ESTIMATES

# Transport Canada

2001-2002
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

## The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

**Part I – The Government Expenditure Plan** provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

**Part II – The Main Estimates** directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

**Part III – Departmental Expenditure Plans** which is divided into two components:

(1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

(2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

As part of its ongoing efforts to streamline reporting requirements, the Treasury Board of Canada Secretariat has requested that Tansport Canada and thirteen other departments explore alternative reporting structures to this year's *Report on Plans and Priorities*. It has, therefore, exempted the department from the usual guidelines for the preparation of this report.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2001

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: http://publications.pwgsc.gc.ca

Catalogue No. BT31-2/2002-III-48

ISBN 0-660-61479-0

# Transport Canada

## 2001-2002 Estimates
## A Report on
## Plans and Priorities

**Approved**

**Minister of Transport**

# Table of Contents


**Executive Summary** ..... **4**

**1.0 Messages** ..... **5**

1.1 Minister's Message ..... 5
1.2 Management Representation ..... 6

**2.0 An Overview of Transport Canada** ..... **7**

2.1 What's New ..... 7
2.2 Vision, Mission and Mandate ..... 7
2.3 Roles and Responsibilities ..... 7
*2.3.1 Departmental Structure* ..... *7*
*2.3.2 Other Federal Transportation Agencies and Crown Corporations* ..... *10*
2.4 Departmental Strategic Objectives ..... 11
2.5 Planning Context — Challenges and Priorities ..... 11
2.6 Departmental Planned Spending ..... 13

**3.0 Plans, Results and Resources** ..... **14**

3.1 Key Results Commitments ..... 14
3.2 Planned Results, Activities and Resources ..... 15
*3.2.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system* ..... *15*
*3.2.2 Contribute to Canada's prosperity* ..... *25*
*3.2.3 Protect the physical environment* ..... *34*

**4.0 Horizontal Initiatives** ..... **36**

4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives ..... 36
4.2 Sustainable Development Strategy ..... 41
4.3 Management Improvement Initiatives ..... 45
*4.3.1 Modernizing Comptrollership* ..... *45*
*4.3.2 Financial Information Strategy* ..... *45*
*4.3.3 Information Management and Information Technology* ..... *45*
*4.3.4 Human Resources* ..... *46*

**5.0 Financial Information** ..... **47**

**6.0 Other Information** ..... **60**

6.1 Legislation Administered ..... 60
6.2 Contact List ..... 62

**Index** ..... **63**

101-05659/

# List of Tables

Table 1 — Summary of Capital Spending by Business Line ..... 47

Table 2 — Details on Major Capital Project Spending ..... 48

Table 3 — Summary of Transfer Payment Spending by Business Line ..... 51

Table 4 — Details on Transfer Payment Programs ..... 52

Table 5 — Source of Respendable and Non-respendable Revenue ..... 55

Table 6 — Net Cost of Program for the Estimates Year ..... 57

Table 7 — Loans, Investments and Advances ..... 58

Table 8 — Main Estimates Spending Authority ..... 59

# Executive Summary

Listed below are some of the plans and activities being undertaken to meet the department's strategic objectives and key results commitments. These and other plans are further detailed within this report, together with their associated planned results.

### ENSURE HIGH STANDARDS FOR A SAFE AND SECURE TRANSPORTATION SYSTEM

- ❑ Complete the reform of the *Canada Shipping Act*, introduce new regulations pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act*, amend the *Motor Vehicle Transport Act* and the *Aeronautics Act*, and introduce a proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act, as well as other regulatory initiatives (☙ Section 4.1 starting on p. 36).
- ❑ Continue our efforts respecting Road Safety Vision 2001 (☙ p. 19), Rail Safety Direction 2006 (☙ p. 19), and Civil Aviation Flight 2005 (☙ p. 20).
- ❑ Provide regulatory oversight of the Air Canada–Canadian airlines merger (☙ p. 22).
- ❑ Implement explosives detection system technology at Canadian airports (☙ p. 22).

### CONTRIBUTE TO CANADA'S PROSPERITY

- ❑ Undertake several initiatives concerning Canada's air policy (☙ p. 25).
- ❑ Continue divesting airports (☙ p. 26) and ports (☙ p. 31).
- ❑ Develop an Intelligent Transportation System plan for Canada (☙ p. 27).
- ❑ Introduce a new Marine Liability Act (☙ Section 4.1 starting on p. 36).
- ❑ Review the *Canada Transportation Act* (☙ p. 32).
- ❑ Develop a strategic plan to identify the services that will be brought online under the Government On-Line initiative (☙ p. 33).

### PROTECT THE PHYSICAL ENVIRONMENT

- ❑ Advance sustainable transportation in Canada (☙ p. 34).
- ❑ Implement Transport Canada's second Sustainable Development Strategy, advancing the work to be done to meet the challenges and commitments outlined therein (☙ Section 4.2 starting on p. 41).

# 1.0 Messages

## 1.1 Minister's Message

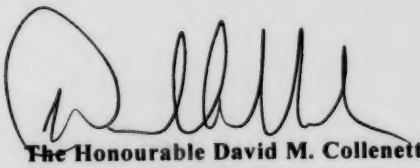
I am pleased to present Transport Canada's *2001-2002 Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's direction over the next three fiscal years. Our work will build upon our past progress in helping to create a transportation system to serve Canada in the new millennium.

Our goal is to advance Canada's interests through an integrated transportation system for the 21st century. To do so, we must foster a climate of innovation that creates a system that is safe and sustainable, connects us to new markets and destinations around the globe, and allows us to tap into the power of technology to improve efficiency and capacity.

I am confident that, in the upcoming years, we will make excellent progress in meeting our strategic goals — ensuring safety and security, contributing to Canada's prosperity, and protecting the physical environment. Transportation is about more than concrete, asphalt and steel. At its very core, transportation is about people, and providing them with safe, efficient, and environmentally responsible transportation choices.

We will continue to refine and improve how we should use our resources and influence. We will continue in our efforts to consult and partner with other governments, industry, stakeholders, and the public — because teamwork through these alliances will be essential in delivering the results we propose.

I invite you to read this report, trusting that you will find it informative and helpful in understanding the contribution Transport Canada makes to improving Canada's transportation system.



**The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.**
**Minister of Transport**

## 1.2 Management Representation

**MANAGEMENT REPRESENTATION**

***Report on Plans and Priorities 2001-2002***

I submit, for tabling in Parliament, the *2001-2002 Report on Plans and Priorities* for

**TRANSPORT CANADA**

To the best of my knowledge, the information:

1. accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results;
2. is consistent with the disclosure principles contained in the *Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities* (RPP);
3. is comprehensive and accurate; and
4. is based on sound underlying departmental information and management systems.

I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the production of this RPP.

The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

**Signed:** Kim Bloodworth

**Name:** Margaret Bloodworth

**Title:** Deputy Minister

**Date:** FEB 2 6 2001

# 2.0 An Overview of Transport Canada

## 2.1 What's New

**Toronto Waterfront Revitalization.** Last fall, the federal government announced its intention to participate in the first phase of the Toronto Waterfront Revitalization project, in support of Toronto's bid to host the 2008 Olympic and Paralympic games. The federal government, the Province of Ontario and the City of Toronto will be equal partners in this project and have established an Intergovernmental Steering Committee of senior representatives from each government, including Transport Canada as the lead federal department. The committee coordinates government involvement and recommends courses of action to further develop this project.

## 2.2 Vision, Mission and Mandate

### *Our Vision . . .*

THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION FOR CANADA AND CANADIANS

### *Our Mission . . .*

TO DEVELOP AND ADMINISTER POLICIES, REGULATIONS AND SERVICES FOR THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION SYSTEM

### *Our Mandate*

Transport Canada is the federal department responsible for most of the transportation policies, programs and goals set by the government. The jurisdictional framework in Canada is such that all levels of government have some responsibility in the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities (☙ Section 6.1 for a list of statutes administered by the Minister of Transport). Our focus is on developing a modern and relevant policy and legislative framework — one that will ensure the safety, security, competitiveness, and sustainability of Canada's transportation system.

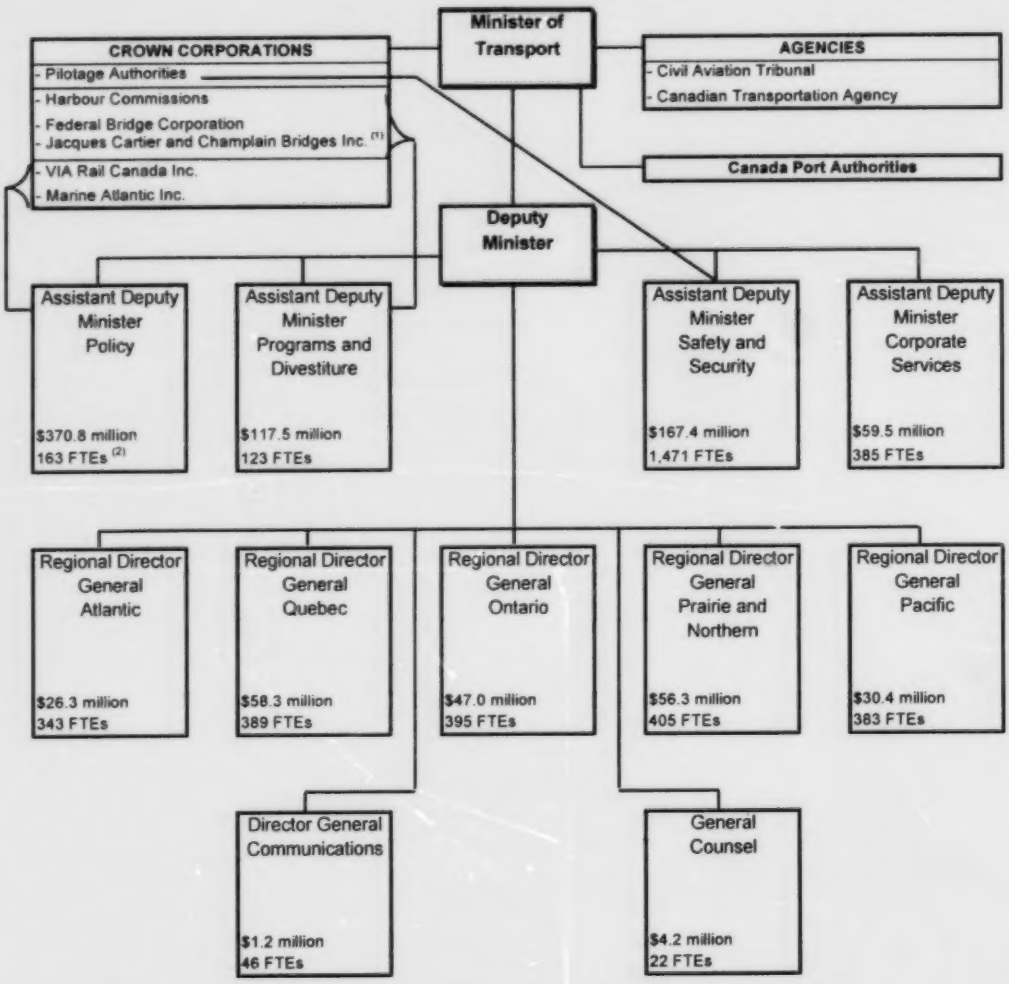
## 2.3 Roles and Responsibilities

### 2.3.1 Departmental Structure

Transport Canada employs approximately 4,200 people across the country. At its headquarters, four Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services — report directly to the Deputy Minister and are responsible for setting national programs, policies and standards and providing functional leadership to the regional offices. The department's Communications Group and General Counsel are also located in

headquarters. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister and are responsible for the day-to-day operations of the business lines within their geographical areas of responsibility. They also operate seventy Transport Canada Centres in diverse sites across Canada; these were established as a central point of contact in each region to ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders. An organizational chart is presented in Figure 1.

**Figure 1 — Transport Canada Organizational Chart**




*(1) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (JCCB) is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation.*
*(2) FTEs = Full-time equivalents.*

The department's activities are organized along four business lines — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Departmental Administration — which are further broken down into service lines. These are described in Figure 2.

**Figure 2 — Transport Canada Business Lines**

| *To develop and implement policies that support a competitive, efficient and effective Canadian transportation system.* | *To develop and manage programs and strategies, including divestiture and post-divestiture stewardship, which best contribute to a safe, effective, and efficient transportation system based on sustainable development principles.* | *To promote the safety and security of the national transportation system.* | *To provide efficient and effective support services that respond to departmental needs.* |
|---|---|---|---|
| Establishes the policy and legislative framework for all federally regulated modes of transportation. In support of this role, other business activities include monitoring and analysis of the transportation system, and the undertaking of economic studies and program evaluations. | Negotiates the divestiture of airports and ports, and plays a substantial stewardship role. Operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord functions for airports, ports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation. | Has primary responsibility for the safety and security of the transportation system. Develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. Develops emergency preparedness plans, ensures security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and other transportation bodies. | Supports the department's other business lines, providing essential services that include financial, informatics, administrative, human resources, executive, legal, audit and review, and internal and external communications. |
| • Transportation Policy<br>• System Monitoring and Analysis | • Airports<br>• Ports<br>• Surface<br>• Environment | • Multi-modal Safety<br>• Aviation Safety<br>• Marine Safety<br>• Rail Safety<br>• Transport Dangerous Goods<br>• Road Safety<br>• Research and development<br>• Security and Emergency Preparedness<br>• Aircraft Services | • Corporate Services<br>• Corporate Management |
| $373,605 K<br>189 FTEs | $197,031 K<br>421 FTEs | $277,424 K<br>2,846 FTEs | $93,045 K<br>698 FTEs |

## 2.3.2 Other Federal Transportation Agencies and Crown Corporations

Within the federal transportation portfolio, primary responsibility for the transportation system rests with Transport Canada. There are, however, other federal agencies and Crown corporations that also play key roles in transportation issues:

**Canadian Transportation Agency** — This agency is responsible for the economic regulation of air and rail transportation and for handling complaints regarding the fees fixed by the Canada Port Authorities and complaints regarding prices for domestic air services on routes where there is only one carrier as well as complaints on the terms and conditions attached to air fares. Within the federally regulated transportation network, the Agency also has the authority to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities.

**Civil Aviation Tribunal** — This independent body responds to requests from the aviation community to review enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*. The tribunal also reviews, on request, administrative monetary penalties assessed under the *Canada Transportation Act*. A legislative initiative is currently underway to expand the tribunal to the multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), which will also hear cases under the *Canada Shipping Act*, the *Railway Safety Act* and the *Marine Transportation Security Act*. (☙ Section 4.1 for more information on the new TATC.)

**Transportation Safety Board of Canada** — This independent board reports to Parliament through the President of the Queen's Privy Council. It does not form part of the transportation portfolio *per se* since it investigates and reports on safety issues based on transportation occurrences in areas regulated by Transport Canada. Two primary instruments govern the relationship between Transport Canada and the Transportation Safety Board: the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and the Memorandum of Understanding that governs the ongoing interaction between the two organizations.

**Marine Atlantic Inc.** — This Crown corporation operates safe, reliable and efficient marine transportation and related services in Atlantic Canada to meet constitutional obligations (North Sydney–Port-aux-Basques) and to provide an alternative to the constitutional services (North Sydney–Argentia).

**VIA Rail Canada Inc.** — This Crown corporation manages the majority of Canada's inter-city passenger rail services.

**Federal Bridge Corporation Ltd.** — This Crown corporation operates some of the bridge assets of the former St. Lawrence Seaway Authority.

**Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.** — This Crown corporation is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation, and operates and maintains the Jacques Cartier Bridge, the Champlain Bridge, the Pont-Champlain Jetty, the Mercier Bridge, the Melocheville Tunnel and the Bonaventure Autoroute in Montreal.

**Other bridges** — The Blue Water Bridge (Ontario–Michigan), Peace Bridge (Ontario–New York) and Sault Ste. Marie International Bridge (Ontario–Michigan) operate at arms-length from the department, under statutes administered by the Minister of Transport; they are all financially autonomous. The Confederation Bridge (New Brunswick–P.E.I.) receives an indexed subsidy from the department.

**Pilotage Authorities (Atlantic, Pacific, Great Lakes, Laurentian)** — These bodies provide safe and efficient marine pilotage services in Canada.

## 2.4 Departmental Strategic Objectives

As set out in Part II of the *2001-2002 Estimates,* Transport Canada's strategic objectives are to:

- *Ensure high standards for a safe and secure transportation system*
- *Contribute to Canada's prosperity*
- *Protect the physical environment*
- *Work with partners and clients*
- *Strengthen our services*
- *Provide a challenging and supportive work environment*

The first three of these objectives have been extracted for further emphasis in relation to our priorities and key results commitments. (Key Results Commitments chart on p. 14.)

## 2.5 Planning Context — Challenges and Priorities

Transportation is a vital part of the country's well-being, and Transport Canada is working to provide a better transportation system for Canada — one that responds to today's social, economic and environmental needs. As we begin a new century, Transport Canada faces a number of fundamental challenges: a tough, competitive global economy, the increasing importance of knowledge and innovation, continuing pressures on the environment, the unique circumstances of urban and rural communities, and North American integration.

To address those challenges, the department has established key priorities and plans that will further the achievement of its strategic objectives. The priorities, as discussed below, will guide our work over the next two to three years as we endeavour to deliver programs and services that are fiscally responsible, innovative, balanced, and fair.

**Maintain and enhance the safety and security regime.** The public continues to demand transportation systems that are among the safest in the world. Safety will be affected by such factors as the growth of the transportation sector, rapid technology developments in the industry, and demographic trends. There will be continuing pressure to manage the safety risks, real or perceived, in a more integrated and systematic manner. In addition, globalization means that we must be prepared to work effectively and collaboratively with the international community to increase the harmonization of transportation rules, standards and regulations amongst countries, while not compromising our high safety standards. A major challenge in the coming years will be the evolution of our role in terms of safety oversight, where the department no longer owns and operates large parts of the transportation system. The continuing development and administration of policies, regulations and services to maintain a high level of safety and security involves not only Transport Canada, but also the people we regulate and the travelling public.

**Foster competitiveness in a global economy.** World trade continues to grow vigorously, outpacing domestic trade growth. Transportation activities have followed a similar pattern, and the international activities of truck, rail, air and marine companies are leading their growth.

Global firms see uniformity across state policy frameworks to facilitate the unhindered movement of goods and capital. As a result, our national market frameworks and regulatory regimes are being increasingly debated and negotiated, both internationally and regionally. It is clear that the department's domestic and international agendas are becoming increasingly intertwined. To succeed in a global economy, Canada needs to be globally competitive, and several departmental initiatives over the past few years have been aimed at increasing competition. For example, the deregulation of the trucking industry and the domestic air industry, the relaxation of economic regulations for the rail industry, the signing of "Open Skies" agreements with key trading partners, and the recently liberalized policies for international air cargo and charter services have contributed to making Canada's transportation system more competitive. Our policies of deregulation and subsidy reduction have contributed to improved system performance and, because of the intense competition brought about by deregulation, gains in productivity levels have been transferred to consumers and shippers in the form of lower prices.

**Complete the divestiture programs.** Under the 1994 National Airports Policy (NAP), all Transport Canada airports, except those designated as remote, are to be transferred to local operators. Similarly, the 1995 National Marine Policy announced that Transport Canada would withdraw from the ownership and operation of up to 549 regional/local and remote ports. The objective of both these policies is to transfer ownership to those who are best placed to match local requirements with local economic realities and ensure that users pay a fair share of the costs. The airport divestiture program is nearing completion and the port divestiture is well underway. There are, however, external challenges facing both programs, including First Nation's land claims and provincial concerns.

**Facilitate transition to the knowledge-based economy.** In the new economy, government must use information and communication technologies to serve Canadians better. To this end, the government has embraced a vision of electronic service delivery that will offer Canadians services at the right time and place and in a secure, convenient and accessible way. This creates a shift in culture and challenges the government to present a "single window service". We must ensure that technology does not replicate existing processes, but that a given process changes to account for technology. At the same time, we must continue to respect the privacy of citizens and recognize that there are still people who cannot access this technology. Transport Canada must consider two aspects in this transition: how it interacts with the public in this new economy; and how the transportation sector responds to it. The department needs additional information on how the Canadian transportation sector is adapting to the transition to the knowledge-based economy. Currently our role in this area consists of safety approvals of transportation technologies, transportation innovations through research and development, and most recently the fostering of ITS and innovations.

**Support infrastructure development.** The transport component of the infrastructure plan announced in the 2000 Speech from the Throne is only the latest manifestation of concern about the current state of the transportation infrastructure. In the short term, the Speech from the Throne suggests that departments should collaborate on a comprehensive infrastructure plan that is not restricted to individual portfolios. It also suggests that the federal government work in partnership with other levels of government and the private sector, and that all partners commit to the funding of infrastructure improvements. In the long term, there are a number of broader issues such as the appropriate role of the federal government with respect to financing highways, the promotion of user-pay, the impact of environmental concerns on road use, financing, policies affecting modal shift, and optimizing overall infrastructure use. As well, one of the new focuses of the department in the years to come will be to formulate proposals to support urban transportation systems. Finally, the entities resulting from our reforms — ports, airports, the St. Lawrence Seaway, the air navigation system — will continue to require oversight and stewardship to protect the public interest.

**Advance sustainable transportation.** Sustainable development and climate change will continue to be major public issues for the foreseeable future and are two of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Growth rates over the next 40 years are expected to result in 800 million more people owning cars. Based on current technology and usage habits, this will result in enormous strains on the world's environment. Transportation accounts for 25-50 per cent of key air pollutants that contribute to smog in urban centres. In 1997, transportation accounted for about 25 per cent of Canada's greenhouse gas (GHG) emissions leading to changes in the global climate. Current forecasts are that, in the absence of any new policies or pricing changes, GHG emissions from transportation will exceed 1990 levels by 32 per cent in 2010, and by 53 per cent by 2020. While cars and trucks account for almost one half of GHG emissions, reflecting the forecast pattern of economic growth, the three sources of emissions expected to grow most quickly between 1990 and 2020 are Canadian aviation carriers, trucking, and off-road uses.

## 2.6 Departmental Planned Spending

**Departmental Overview**

| *($ 000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | Planned Spending 2001-2002 | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| Policy | 378,297 | 371,955 | 284,742 | 277,760 |
| Programs and Divestiture | 393,271 | 450,177 | 398,288 | 382,600 |
| Safety and Security | 349,442 | 328,802 | 326,892 | 325,297 |
| Departmental Administration | 109,427 | 94,089 | 89,259 | 89,287 |
| **Total Budgetary Main Estimates (gross)** | 1,230,437 | 1,245,023 | 1,099,181 | 1,074,944 |
| ***Less:*** Respendable Revenue[2] | 312,295 | 310,218 | 334,343 | 348,758 |
| **Total Main Estimates (net)** | 918,141 | 934,805 | 764,838 | 726,186 |
| Spending Adjustments[3] | - | 6,300 | (15,500) | (17,300) |
| **Net Planned Spending** | 918,141 | 941,105 | 749,338 | 708,886 |
| ***Less:*** Non-respendable Revenue[2] | 23,130 | 24,546 | 25,009 | 25,548 |
| ***Plus:*** Estimated cost of services received without charge | 53,949 | 53,366 | 53,906 | 54,206 |
| **Net Cost of the Department** | 948,961 | 969,925 | 778,235 | 737,544 |
| **Full Time Equivalents** | 4,434 | 4,154 | 4,046 | 4,027 |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *For details by Business line, see table 5 in financial information section.*
3. *Adjustments reflect approvals obtained following Main Estimates, and include resources for environmental remediation at NAV CANADA properties, and for revitalization of the Toronto waterfront.*

# 3.0 Plans, Results and Resources

## 3.1 Key Results Commitments

| Objectives | Departmental Priorities | Key Results | *Primary* Business Line [1] |
|---|---|---|---|
| ENSURE HIGH STANDARDS FOR A SAFE AND SECURE TRANSPORTATION SYSTEM | • Maintain and enhance the safety and security regime | √ Reduction in accidents and fatalities in the aviation, marine, rail and road modes, including the transportation of dangerous goods. | S&S |
| | | √ Transportation industry awareness of, and compliance with, regulations and standards. | S&S |
| | | √ High public confidence in the safety and security of the transportation system. | S&S |
| | | √ Public awareness about safety. | S&S |
| CONTRIBUTE TO CANADA'S PROSPERITY | • Foster competitiveness in a global economy<br>• Complete divestiture programs<br>• Facilitate transition to the knowledge-based economy<br>• Support infrastructure development | √ Efficient, effective, viable, affordable and accessible transportation system. | Policy |
| | | √ Commercial and financial viability of Canada's ports and airports systems. | Policy, P&D |
| | | √ Sound stewardship of Transport Canada's properties and operations. | P&D |
| | | | |
| PROTECT THE PHYSICAL ENVIRONMENT | • Advance sustainable transportation | √ A more environmentally sustainable transportation system for Canadians. | P&D |
| | | √ Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities. | P&D |
| | | √ Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. | P&D |
| | | √ Reduction in fuel consumption and exhaust/emissions from new road motor vehicles. | S&S |

1. *P&D stands for Programs and Divestiture, while S&S stands for Safety and Security.*

## 3.2 Planned Results, Activities and Resources

### 3.2.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Canada has the privilege of having one of the safest transportation systems in the world. Marine, aviation, rail and road modes show long-term downward trends in accidents and fatalities. The safety and security of Canada's transportation system continues to be one of the government's most important commitments, and this commitment is pervasive and fundamental in Transport Canada. The department's focus is on developing practical safety programs and effective regulations and standards — and on ensuring that they are respected. Central to meeting its safety responsibilities has been the department's ongoing implementation of results-focused strategic planning initiatives through the implementation of the Safety and Security Strategic Plan framework, e.g., Vision 2001/2010, Flight 2005, and Direction 2006. These strategic initiatives are designed to build a strong safety culture, where safety is recognized by our stakeholders as a shared responsibility. The adoption of a systematic approach to safety risk assessment and management also forms an essential part of our strategies.

#### 1. Regulatory Reform

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators; the department is involved in 53 Acts with primary or shared responsibility. There are over 600 related regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. The majority of these instruments are administered by the Safety and Security business line, which is striving to "regulate smarter" by modernizing, streamlining and improving the regulatory process. This is also being accomplished by evaluating and choosing the best regulatory and compliance tools, harmonizing regulations and, in the long term, developing and promoting a strong safety culture (see sidebar for definition).
(☞ Section 4.1 for details on specific legislative and regulatory initiatives.)

**Culture is a learned and shared way of thinking and acting within a society. Some key components of a strong *safety culture* include:**

- ⇒ **industry and other interested parties implementing systems and programs to encourage the adoption and reinforcement of safe practices;**
- ⇒ **adopting common measures of safety performance; and**
- ⇒ **using broader systematic and constructive consultation and feedback.**

**The Safety and Security Strategic Plan contains more information on safety culture and is available on our web site (www.tc.gc.ca).**

**Our plans and activities . . .**

Continue to modernize our transportation legislation to simplify the structure and language, and develop administrative-based enforcement tools, and proactive conflict management and dispute resolution mechanisms (e.g. proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act).

Expand the consultation process when developing regulations.

Provide alternative, and less prescriptive, regulations to provide greater flexibility to the people we regulate.

Harmonize regulations, policies and standards, particularly at the international level, to promote consistent and high standards.

## 3.2 Planned Results, Activities and Resources

### 3.2.1 Ensure high standards for a safe and secure transportation system

Canada has the privilege of having one of the safest transportation systems in the world. Marine, aviation, rail and road modes show long-term downward trends in accidents and fatalities. The safety and security of Canada's transportation system continues to be one of the government's most important commitments, and this commitment is pervasive and fundamental in Transport Canada. The department's focus is on developing practical safety programs and effective regulations and standards — and on ensuring that they are respected. Central to meeting its safety responsibilities has been the department's ongoing implementation of results-focused strategic planning initiatives through the implementation of the Safety and Security Strategic Plan framework, e.g., Vision 2001/2010, Flight 2005, and Direction 2006. These strategic initiatives are designed to build a strong safety culture, where safety is recognized by our stakeholders as a shared responsibility. The adoption of a systematic approach to safety risk assessment and management also forms an essential part of our strategies.

#### 1. Regulatory Reform

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators; the department is involved in 53 Acts with primary or shared responsibility. There are over 600 related regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. The majority of these instruments are administered by the Safety and Security business line, which is striving to "regulate smarter" by modernizing, streamlining and improving the regulatory process. This is also being accomplished by evaluating and choosing the best regulatory and compliance tools, harmonizing regulations and, in the long term, developing and promoting a strong safety culture (see sidebar for definition).
(☞ Section 4.1 for details on specific legislative and regulatory initiatives.)

Culture is a learned and shared way of thinking and acting within a society. Some key components of a strong *safety culture* include:

⇒ industry and other interested parties implementing systems and programs to encourage the adoption and reinforcement of safe practices;
⇒ adopting common measures of safety performance; and
⇒ using broader systematic and constructive consultation and feedback.

💻 The Safety and Security Strategic Plan contains more information on safety culture and is available on our web site (www.tc.gc.ca).

**Our plans and activities . . .**

Continue to modernize our transportation legislation to simplify the structure and language, and develop administrative-based enforcement tools, and proactive conflict management and dispute resolution mechanisms (e.g. proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act).

Expand the consultation process when developing regulations.

Provide alternative, and less prescriptive, regulations to provide greater flexibility to the people we regulate.

Harmonize regulations, policies and standards, particularly at the international level, to promote consistent and high standards.

Ensure consistent, appropriate and cost-effective regulatory intervention where action is warranted.

**Which will lead to . . .**

- improved stakeholder awareness, participation and acceptance of regulatory measures through wide-reaching consultation and communication;
- industry adoption of a strong safety culture; and
- increased industry ability to accommodate the evolution of safety technology.

**And the key results are!**

- Consistent and high standards of safety and security.
- International competitiveness through harmonized safety and security regulations, policies and high standards.

## 2. Safety Management Systems

Safety management systems (SMS) promote a safety culture within industry by providing a means for industry to integrate safety into their day-to-day operations. Through SMS, companies can manage safety proactively, ensuring that safety is given management time and corporate resources and is subject to performance measurement and monitoring. We anticipate that increased management attention to safety — coupled with an enhanced safety culture within the industry — will reduce public and employee fatalities and injuries, reduce property damage resulting from accidents, and reduce the impact of accidents on the environment. SMS will also enable industry to demonstrate in a concrete and visible manner its commitment to the safety of employees, customers and the public, and will help industry comply with regulatory requirements. SMS will better enable the department to provide to the public a level of assurance of the state of safety in Canada.

**Our plans and activities . . .**

Undertake, within the aviation, marine and rail modes, national training programs on SMS concepts and program requirements, and risk management processes.

Implement a formal railway SMS framework and regulations that includes: safety goals; performance indicators; risk assessment; responsibilities and authorities; monitoring, evaluation, and auditing processes; education and awareness program; and a compliance program.

Implement a formal aviation SMS through the Flight 2005 initiative (detailed on p. 20 under Civil Aviation) that includes developing a SMS framework in consultation with stakeholders; establishing SMS regulations, standards and related guidance material; and developing audit and review protocols.

**Which will lead to . . .**

- the sharing and use of safety data for safety management decisions;
- safety management decisions being focused on risk areas and improved safety performance;
- heightened safety awareness and the acknowledgement that safety is a shared responsibility between Transport Canada and the industry; and
- implementation by stakeholders of safety management systems to improve safety practices and foster a strong safety culture.

**And the key results are!**

- Reduction of risks of accidents and fatal accidents.
- Increased public confidence in the safety of the transportation system.

## 3. Effective Intervention — Inspection and Monitoring Program

There are approximately 1,400 inspectors within the Safety and Security business line, representing nearly 50 per cent of its workforce. The department continues to explore and promote the most appropriate forms of intervention to achieve compliance. For example, the department is moving from an exclusively hands-on, transaction-based compliance and enforcement approach to one of monitoring, audit and consultation. This will allow the inspectors to assist the transportation industry in finding better ways to comply with regulations and build a strong safety culture.

**Our plans and activities . . .**

Monitor manufacturers' self-certification processes of motor vehicles and equipment.

Investigate safety-related vehicle and equipment defects that may lead to potential recalls.

Adjust security compliance monitoring to focus more closely on threat and risk, and concentrated compliance campaigns with cyclical reviews and emphasis on collaboration and partnership.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ over 30 federally regulated railways and 200,000 Canadian locomotives, freight and passenger cars and equipment units
- ⇒ 3,500 vehicle manufacturers and importers
- ⇒ 40,000 inspection points pertaining to the transportation of dangerous goods
- ⇒ 47,000 registered ships
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities and 1,000 aeronautical product organizations
- ⇒ 2,000 commercial and corporate (domestic and foreign) air carriers

Apply a risk management approach to focus inspection on high-risk, priority areas (e.g., civil aviation surveillance operations, random marine safety audit campaign in place of previously mandated annual inspections) and make better use of safety and security resources.

Negotiate and execute federal-provincial agreements that share safety responsibilities for the inspection and enforcement of the transportation of dangerous goods.

**Which will lead to . . .**

- willingness by vehicle manufacturers to design and construct safer motor vehicles and equipment to minimize the risk associated with their use;
- improved industry awareness and acceptance of safety regulations, standards, policies and procedures;
- maximum use of existing inspection resources in other jurisdictions;
- industry compliance with regulatory instruments; and
- national consistency in the application of regulations.

**And the key results are!**

- Increased effectiveness of, and client satisfaction with, the inspection and compliance program.
- Reduction of risks and subsequent reduction in the number of accidents and fatalities.
- Public confidence in the safety and security of the transportation system.

**And the key results are!**

- Reduction of risks of accidents and fatal accidents.
- Increased public confidence in the safety of the transportation system.

## 3. Effective Intervention — Inspection and Monitoring Program

There are approximately 1,400 inspectors within the Safety and Security business line, representing nearly 50 per cent of its workforce. The department continues to explore and promote the most appropriate forms of intervention to achieve compliance. For example, the department is moving from an exclusively hands-on, transaction-based compliance and enforcement approach to one of monitoring, audit and consultation. This will allow the inspectors to assist the transportation industry in finding better ways to comply with regulations and build a strong safety culture.

**Our plans and activities . . .**

Monitor manufacturers' self-certification processes of motor vehicles and equipment.

Investigate safety-related vehicle and equipment defects that may lead to potential recalls.

Adjust security compliance monitoring to focus more closely on threat and risk, and concentrated compliance campaigns with cyclical reviews and emphasis on collaboration and partnership.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ over 30 federally regulated railways and 200,000 Canadian locomotives, freight and passenger cars and equipment units
- ⇒ 3,500 vehicle manufacturers and importers
- ⇒ 40,000 inspection points pertaining to the transportation of dangerous goods
- ⇒ 47,000 registered ships
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities and 1,000 aeronautical product organizations
- ⇒ 2,000 commercial and corporate (domestic and foreign) air carriers

Apply a risk management approach to focus inspection on high-risk, priority areas (e.g., civil aviation surveillance operations, random marine safety audit campaign in place of previously mandated annual inspections) and make better use of safety and security resources.

Negotiate and execute federal-provincial agreements that share safety responsibilities for the inspection and enforcement of the transportation of dangerous goods.

**Which will lead to . . .**

- willingness by vehicle manufacturers to design and construct safer motor vehicles and equipment to minimize the risk associated with their use;
- improved industry awareness and acceptance of safety regulations, standards, policies and procedures;
- maximum use of existing inspection resources in other jurisdictions;
- industry compliance with regulatory instruments; and
- national consistency in the application of regulations.

**And the key results are!**

- Increased effectiveness of, and client satisfaction with, the inspection and compliance program.
- Reduction of risks and subsequent reduction in the number of accidents and fatalities.
- Public confidence in the safety and security of the transportation system.

## 4. Research and Development Program

Transport Canada's Research and Development (R&D) program contributes to many departmental and federal objectives. It also contributes to the Canadian transportation sector through the development and application of new technologies and operational innovations. The program provides direction for decision-making and promotion of improvements in such areas as modern safety management systems, sustainable transportation and climate change, and accessibility for the elderly and disabled. R&D activities are included in all transportation modes, addressing policy issues, regulation and safety, technology development, operations and technology transfer. Through its Transportation Development Centre, the department manages a $7 million R&D fund, collaborating and leveraging efforts by attracting many national and international partners (e.g., other government departments, provinces, international agencies and academia).

**Our plans and activities . . .**

Develop a departmental R&D strategic plan with a more focused approach to R&D activities, aiming for the optimum point between risk and reward, stability and growth; a plan that will contribute to decision-making and support funding of priority project proposals.

Conduct modal and cross-modal R&D projects to: develop better anti-icing fluids and procedures; develop flight data monitoring for aviation safety; enhance security at airports; look at fatigue and other human factors across all modes; improve safety at rail-highway grade crossings; develop offshore oil rig evacuation systems; increase port efficiency; and enhance accessibility for the elderly and disabled.

Gather intelligence and advice related to the impacts of technology on critical transportation issues, such as intelligent transportation systems, to evaluate a freeway traffic management system, and address urban mobility initiatives.

**Which will lead to . . .**

- willingness by partners to collaborate on transportation innovation (e.g., updated anti-icing fluid holdover tables; enhanced explosive detection systems for carry-on and checked baggage; recommended practices for fatigue management programs; innovative rail-highway crossing technologies and methods; design standards for offshore oil rig evacuation systems; a web-based electronic data interchange system to facilitate container tracking at the Port of Montreal; and safe and affordable vehicle modifications for disabled persons); and
- adoption by sector participants of new technologies, practices and processes for innovative approaches in the transportation system and to reduce urban congestion.

**And the key results are!**

- A reduction in transportation-related injuries and fatalities.
- A competitive, efficient and effective transportation system that will provide increased access and efficient movement of people and goods.
- A reduction in transportation-related pollutants and greenhouse gases.

**Want more information?**
www.tc.gc.ca/tdc/index.htm

## 5. Road Safety

(☙ Section 4.1 about amendments to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Transport Act, 1987)*

Road Safety Vision 2001 is a national effort aimed at making Canada's roads the safest in the world. As road collisions continue to account for more than 90 per cent of all transportation-related deaths, this initiative and its objectives will be extended to 2010. Vision 2010, like the Vision 2001 which was implemented in 1996, is supported by all levels of government and by key public and private sector stakeholders. We have the know-how to substantially reduce road fatalities, but we need to do more if we are to keep pace with road safety progress in other developed countries. For 1998 (latest available data), Canada was ranked ninth among the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) countries. The work of the road safety service line — which includes Vision 2001 activities — will be carried out by approximately 103 employees at an estimated cost of $17 million annually over the planning period.

**Our plans and activities . . .**

Improve communication and collaboration with trade associations, national and international research and road safety advocate associations, various governments departments and the general public.

Focus program strategies on an increased number of target areas, including drinking and driving, and the non-use of seat belts.

Collect information on national collisions and incidents and on the impacts of vehicles, drivers and highways on road safety issues.

Conduct research and develop new motor vehicle standards, including advanced technology vehicles (ATVs).

**Which will lead to . . .**

- safer new motor vehicles;
- increased public awareness and knowledge of road safety;
- increased compliance e.g., increased seat belt use, reduced impaired driving;
- adoption of safe practices by the transportation industry and users;
- collaboration among all levels of government and industry; and
- collaborative research to improve motor vehicle safety technology.

**And the key result is!**

- A 30 per cent reduction in road collisions and fatalities by the year 2010.

**Want more information?**

💻 www.tc.gc.ca/roadsafety or e-mail RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

☎ call toll-free at 1-800-333-0371

## 6. Rail Safety

Railway crossing and trespassing occurrences continue to represent a significant risk to both the public and the railways. Through funded and partnership programs, Transport Canada is striving to improve the public safety at rail crossings and railway property. Through the Rail Safety

Direction 2006 initiative, Transport Canada wants to reduce grade crossing collisions and trespassing incidents by 50 per cent by the year 2006 (over 1995 figures). The initiative focuses on seven key areas (education, enforcement, engineering, research, legislative framework, resources, and communications) and on specific audiences (youth, aboriginal population, farmers, high risk drivers) and works through a partnership among all levels of government, railway companies, public safety organizations, police services, unions and community groups. The department also provides financial incentives, through the Grade Crossing Improvement Program and Operation Lifesaver, to railways and road authorities. The work of the rail safety service line will be carried out by approximately 146 employees at an estimated cost of $19 million annually over the planning period.

**APPROXIMATE REACH:**
- ⇒ **15,500 passive public crossings**
- ⇒ **7,200 automated public crossings**
- ⇒ **28,500 passive private and farm crossings**

**Our plans and activities . . .**

Educate the parties responsible for maintaining rail crossings and railway properties.

Identify new partners from non-traditional sectors and promote their participation in Direction 2006.

Contribute at least $7.5 million to the Grade Crossing Improvement Program for safety improvements, such as the installation of lights and gates, and the relocation of road approaches at crossings, increase efforts to close certain railway crossings, and produce and distribute educational and awareness material identified by more than 30 stakeholders and public awareness campaigns.

Provide a $200,000 contribution (on-going) to Operation Lifesaver to promote awareness of rail safety issues by producing and marketing educational and awareness materials and undertaking enforcement and engineering activities.

**Which will lead to . . .**

- improved understanding of requirements by the railway and road authorities;
- improved level of stakeholder participation and involvement of new partners in Direction 2006;
- improved effectiveness of railway and municipal self-inspections; and
- improved levels of public awareness and compliance at rail crossings and on railway property.

**And the key result is!**

- Moving towards a 50 per cent targeted reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 2006.

**Want more information?**

💻 www.direction2006.com

## 7. Civil Aviation

(✍ Section 4.1 about amendments to the *Aeronautics Act*)

In 1999, Transport Canada introduced its safety framework for civil aviation, Flight 2005, which established safety targets that will take the Canadian aviation industry to a new level of safety and ensure the public's continued confidence in civil aviation in Canada. The framework describes the safety directions for the next five years, and many individual projects arising from this

framework are being tracked through a complementary implementation plan. Two of the more significant areas to be addressed are the implementation of the safety management concept into aviation companies, and the mitigation of behavioural and organizational situations that contribute to human errors in the aviation industry. With the co-operation and acceptance of industry stakeholders, the department is taking a proactive approach to address these and other safety issues through a combination of safety promotion, awareness training, and regulatory activity. The work of the aviation safety service line will be carried out by approximately 1,433 employees at an estimated cost of $120 million annually over the planning period.

**Canada's vastness means that both its airspace and aviation community are among the largest in the world market. The population of licensed personnel and registered aircraft ranks second, and the aerospace industry ranks fifth, accounting for:**

- ⇒ **50 per cent of the commercial turbine helicopter market;**
- ⇒ **35 per cent of the business jet market;**
- ⇒ **33 per cent of the small turbine market; and**
- ⇒ **60 per cent to 75 per cent of the market for aircraft environmental systems, large aircraft landing gear systems, and commercial simulators.**

**Our plans and activities . . .**

Build an enhanced capacity within the civil aviation program for collecting, analysing, evaluating and utilizing safety data.

Focus or deploy resources using a risk-based approach to areas of highest risk for regulatory activities.

Strengthen the co-operative relationship needed to promote a widespread and viable safety culture, emphasizing the consultative approach with the aviation community. Communicate with targeted audiences in a proactive manner concerning aviation safety as well as the mandate and role of the civil aviation program.

Develop valid and practical means of incorporating the assessment of human and organizational factors in decision-making.

**Which will lead to . . .**

- the use of safety data and information for safety management decisions;
- the acknowledgement that aviation safety is a shared responsability between Transport Canada and the industry;
- the aviation community's continual assessment of human performance and organizational factors; and
- well-informed stakeholders on aviation safety.

**And the key results are!**

- Continued improvement on the high level of safety in Canada, moving toward the 2005 target of a 25 per cent reduction in the five-year average number of aviation accidents and fatal accidents.
- A high level of public confidence in our civil aviation program, moving toward the 2005 target that 90 per cent of respondents in public opinion research will say that air travel is safe or very safe.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/aviation

Direction 2006 initiative. Transport Canada wants to reduce grade crossing collisions and trespassing incidents by 50 per cent by the year 2006 (over 1995 figures). The initiative focuses on seven key areas (education, enforcement, engineering, research, legislative framework, resources, and communications) and on specific audiences (youth, aboriginal population, farmers, high risk drivers) and works through a partnership among all levels of government, railway companies, public safety organizations, police services, unions and community groups. The department also provides financial incentives, through the Grade Crossing Improvement Program and Operation Lifesaver, to railways and road authorities. The work of the rail safety service line will be carried out by approximately 146 employees at an estimated cost of $19 million annually over the planning period.

| APPROXIMATE REACH: |
|---|
| ⇒ 15,500 passive public crossings |
| ⇒ 7,200 automated public crossings |
| ⇒ 28,500 passive private and farm crossings |

**Our plans and activities . . .**

Educate the parties responsible for maintaining rail crossings and railway properties.

Identify new partners from non-traditional sectors and promote their participation in Direction 2006.

Contribute at least $7.5 million to the Grade Crossing Improvement Program for safety improvements, such as the installation of lights and gates, and the relocation of road approaches at crossings, increase efforts to close certain railway crossings, and produce and distribute educational and awareness material identified by more than 30 stakeholders and public awareness campaigns.

Provide a $200,000 contribution (on-going) to Operation Lifesaver to promote awareness of rail safety issues by producing and marketing educational and awareness materials and undertaking enforcement and engineering activities.

**Which will lead to . . .**

- improved understanding of requirements by the railway and road authorities;
- improved level of stakeholder participation and involvement of new partners in Direction 2006;
- improved effectiveness of railway and municipal self-inspections; and
- improved levels of public awareness and compliance at rail crossings and on railway property.

**And the key result is!**

- Moving towards a 50 per cent targeted reduction in the number of highway railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 2006.

**Want more information?**

💻 www.direction2006.com

## 7. Civil Aviation

(... Section 4.1 about amendments to the *Aeronautics Act*)

In 1999, Transport Canada introduced its safety framework for civil aviation, Flight 2005, which established safety targets that will take the Canadian aviation industry to a new level of safety and ensure the public's continued confidence in civil aviation in Canada. The framework describes the safety directions for the next five years, and many individual projects arising from this

framework are being tracked through a complementary implementation plan. Two of the more significant areas to be addressed are the implementation of the safety management concept into aviation companies, and the mitigation of behavioural and organizational situations that contribute to human errors in the aviation industry. With the co-operation and acceptance of industry stakeholders, the department is taking a proactive approach to address these and other safety issues through a combination of safety promotion, awareness training, and regulatory activity. The work of the aviation safety service line will be carried out by approximately 1,433 employees at an estimated cost of $120 million annually over the planning period.

Canada's vastness means that both its airspace and aviation community are among the largest in the world market. The population of licensed personnel and registered aircraft ranks second, and the aerospace industry ranks fifth, accounting for:

- ⇒ 50 per cent of the commercial turbine helicopter market;
- ⇒ 35 per cent of the business jet market;
- ⇒ 33 per cent of the small turbine market; and
- ⇒ 60 per cent to 75 per cent of the market for aircraft environmental systems, large aircraft landing gear systems, and commercial simulators.

**Our plans and activities . . .**

Build an enhanced capacity within the civil aviation program for collecting, analysing, evaluating and utilizing safety data.

Focus or deploy resources using a risk-based approach to areas of highest risk for regulatory activities.

Strengthen the co-operative relationship needed to promote a widespread and viable safety culture, emphasizing the consultative approach with the aviation community. Communicate with targeted audiences in a proactive manner concerning aviation safety as well as the mandate and role of the civil aviation program.

Develop valid and practical means of incorporating the assessment of human and organizational factors in decision-making.

**Which will lead to . . .**

- the use of safety data and information for safety management decisions;
- the acknowledgement that aviation safety is a shared responsability between Transport Canada and the industry;
- the aviation community's continual assessment of human performance and organizational factors; and
- well-informed stakeholders on aviation safety.

**And the key results are!**

- Continued improvement on the high level of safety in Canada, moving toward the 2005 target of a 25 per cent reduction in the five-year average number of aviation accidents and fatal accidents.
- A high level of public confidence in our civil aviation program, moving toward the 2005 target that 90 per cent of respondents in public opinion research will say that air travel is safe or very safe.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/aviation

## 8. Safety Oversight of the Air Canada–Canadian airlines merger

As a result of the Air Canada–Canadian airlines merger (which included Air BC, Air Ontario, Air Nova and Canadian Regional Airlines), Transport Canada is providing the necessary regulatory oversight to ensure a safe transition to the new structure.

**Our plans and activities . . .**

Provide regulatory oversight of the existing companies while the current Air Operator Certificates remain in force, and consult closely with the airlines on the manner in which the operations of each company will be integrated.

Certify the merged companies following similar steps to those required for certifying new entrants, and issue new Air Operator Certificates.

Conduct post-integration audits.

**Which will lead to . . .**

- airline companies' continuing compliance with safety regulations, procedures and standards.

**And the key result is!**

- Moving toward meeting the Flight 2005 safety target of a 40 per cent reduction in five-year average number of major airline accidents.

## 9. Security at Canadian Airports

Transport Canada is developing the regulatory framework for a Canadian explosives detection system (EDS), which involves the screening of passengers and their belongings for explosives on flights leaving Canada. EDS implementation must be responsive to Canadian security needs at the required airports and traffic levels. Transport Canada is working with the Canadian aviation industry to develop a policy framework which will govern industry implementation. Funding in the amount of $10 million for aspects of this project was announced in the 2000 federal budget. The work of the security and emergency preparedness service line will be carried out by approximately 130 employees at an estimated cost of $9 million annually over the planning period.

The Transport Canada Automated Fingerprint Identification System (TCAFIS) is aimed at enhancing the quality, effectiveness and efficiency of airport security by modernizing the manner in which security clearances are processed. In a joint effort with the RCMP, Transport Canada will invest almost $6 million over a three-year period to modernize its criminal records queries system by spring 2002 to meet the demand for airport security clearance applications.

**Our plans and activities . . .**

Generate as part of a joint department/industry working group the data necessary to determine the appropriate technologies and associated operational procedures that will best meet government and industry requirements for EDS.

Submit to Ministers in spring 2002 a regulatory framework for the implementation of EDS, including a recommendation for the industry's implementation of Phase II.

Acquire and implement an automated fingerprint identification system that will ensure the integrity of personnel information, and revisit the security measures that require the provision of an escort at specific sites.

**Which will lead to . . .**

- increased industry awareness of the EDS project and involvement in working towards a solution for implementation;
- compliance with changing international security standards that allow us to maintain a competitive position in the global economy;
- enhanced privacy of personnel information through an automated process that eliminates the need for physical handling of files (which also has a positive impact on the environment as we strive for a paperless security clearance process); and
- improved compliance by airport operators and airport restricted area pass holders.

**And the key results are!**

- Enhanced aviation security for international flights.
- Reduced accidents and incidents that may otherwise result from unlawful interference.
- Increased public confidence in the safety and security of the air transportation system.

## 10. Marine Safety

(☙ Section 4.1 about amendments to the *Canada Shipping Act*)

The Small Vessel Monitoring and Inspection Program is aimed at reducing small passenger vessel accidents (vessels under 15 tons with fewer than 12 passengers) by ensuring that the vessels are operating safely and in compliance with applicable regulations. A "spot check" monitoring program — as opposed to annual inspections — is considered to be the most effective strategy to verify that the proper safety equipment (e.g., fire-fighting and lifesaving equipment) is on board at all times and that operators address safety issues year-round. Statistics show that, as a whole, small commercial vessels, including fishing vessels, have the greatest losses. The number of these small vessels is increasing; if nothing is done and the accident rate remains constant, the number of losses will increase.

As a result of concerns raised at the International Maritime Organization (IMO) convention about counterfeit and fraudulent use of certificates, there is a new international requirement, under the Standard on Training, Certification and Watchkeeping (STCW), to register, record and produce a new digitized Canadian Certificate of Competency for ships deck and engineer officers. Transport Canada is the certifying body responsible for Canada's approval of the new STCW through IMO. The issuance of the new certificates will cost approximately $1 million over the next two years. The work of the marine safety service line will be carried out by approximately 406 employees at an estimated cost of $26 million annually over the planning period.

**Our plans and activities . . .**

Produce a policy framework that ensures the controlled development of the Small Vessel Regulations and amendments to related requirements (e.g., fishing vessel regulations), and implement the regulations by 2003 in accordance with the new *Canada Shipping Act*.

Publicize the Small Vessel Monitoring and Inspection Program and make the associated policies and forms more widely available.

Educate stakeholders on the primary causes of accidents, why they are occurring and what can be done to reduce them.

Train regional examination centres on the requirements that pertain to the new certificates, and issue new Certificates of Competency, including photo identification, to all certified seafarers by February 2002.

**Which will lead to . . .**

- an increased awareness and understanding of safety programs by target groups;
- the elimination of counterfeit and fraudulent certificates; and
- increased industry awareness of, and compliance with, regulations and standards.

**And the key result is!**

- A reduction in marine accidents and incidents.

### 3.2.2 Contribute to Canada's prosperity

Canada's transportation policies address the needs of Canadians from coast to coast. The many reforms put forward by Transport Canada have contributed to improving the prosperity of this country. In the past two decades, transportation costs have not increased as rapidly as have those in the economy as a whole; if they had, they would be almost $10 billion more than they are today. As a result of the intense competition brought about by deregulation, most of these gains — approximately $8 billion — have been transferred to consumers and shippers in the form of lower prices. And because transportation contributes to the cost of everything we buy, import or export, these gains have contributed to making the Canadian economy more competitive and to improving the standard of living of all Canadians. Part of the country's success in controlling inflation has come from a transportation sector that translated productivity improvements into cost savings and price reductions.

## 1. Air Policy

In July 2000, legislation was passed to ensure an orderly restructuring of Canada's airline industry, with the least possible disruption to communities, the travelling public and to airline employees. In addition to the safety tenet, the legislation flowed from five basic principles: protection from price gouging, protection of service to small communities, the fair treatment of employees, the fostering of competition, and the maintenance of Canadian ownership and control. The legislation includes measures respecting major airline mergers and acquisitions, revised exit notice provisions, expanded oversight of domestic prices, new powers in the area of anti-competitive behaviour by airlines, and expanded responsibility for Air Canada to ensure the provision of services to the public in both official languages. In terms of the airline industry, domestic issues will continue to focus on consumer choice and protection, service to small communities, and adequate access to airport infrastructure by new entrants.

Other initiatives will focus on international air policies and bilateral air agreements. For example, further to the acquisition of Canadian Airlines by Air Canada, the department is reviewing Canada's international air policy with a view to further liberalization. The department will assess policy measures to make international scheduled air markets more open to competitive pressures and to create opportunities for market expansion to Canadian-based carriers. With approximately 70 bilateral air service agreements in place, work continues on negotiations of new or amended agreements that provide scheduled service access by an airline of one country to the territory of another country.

An effective and efficient network of airports in Canada is a key to Canada's prosperity. Between 1997 and 1999, the department reviewed the performance of the first four Local Airport Authorities. Based on the results of that review, revisions to the airport policy framework are being considered to address the demands of stakeholders and to clarify the governance and transparency regime of the national airport system (NAS) airports. Industry stakeholders have been criticizing the government about the lack of a policy basis for Crown rent at NAS airports leased to airport authorities. In contrast, the Auditor General criticized Transport Canada for failing to determine the fair market value for airport assets and business opportunities being transferred.

**Our plans and activities . . .**

Monitor air industry service, competition and impact on consumers.

Review and revise international air policy.

Develop an airport policy and legislative framework.

**Which will lead to . . .**

- Air Canada maintaining its commitments and undertakings to continue to provide post-merger domestic service to communities served by Air Canada, Canadian Airlines, and their wholly owned subsidiaries, and that, in the merger process, there would be no involuntary layoffs or relocations of unionized employees;
- effective user say on key airport decisions;
- improved disclosure of information by airport authorities; and
- the acceptance by stakeholders, travellers and citizens of the government's policy for airport rent.

**And the key results are!**

- An airline industry that provides an acceptable service level to all points in Canada at fair prices.
- A globally competitive airline industry owned and controlled by Canadians.
- An efficient, effective, flexible and affordable air transportation system.

## 2. Canada's Airports

Airport programs, including the divestiture of all but remote airports, are designed and implemented to ensure that Canada has the best possible airport system. These programs foster more commercial and locally accountable airport management, increase airport viability and more closely match airport facilities with the needs of users and communities. Transport Canada plays many roles with respect to the country's airports — we are the landlord for the largest and busiest airports, we continue to operate the remote airports and those not yet transferred, we provide funding to eligible airports through the Airports Capital Assistance Program (ACAP), we negotiate airport transfer agreements, and we maintain an oversight and monitoring role for the airports system.

**Our plans and activities . . .**

Continue divesting airports. All national airport system (NAS) airports are to be transferred by March 31, 2001. In the event that a transfer agreement cannot be negotiated, the department will strive to make self-sufficient the NAS airports that cannot be transferred. All non-NAS airports are to be transferred by March 31, 2002. Individual site plans are being developed to address transfer difficulties. In the event that a transfer agreement cannot be negotiated, action plans will be developed to deal with the non-NAS airports that are not transferred.

As landlord for the NAS airports, improve lease management activities to ensure a more consistent and rigorous approach to lease monitoring.

Continue to administer ACAP to assist eligible airports to finance capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. The ACAP fund has been establish at $190 million over 5 years. Performance will be monitored and measured based on a framework which was developed by Transport Canada in accordance with Treasury Board Secretariat's new transfer payment policy. A comprehensive evaluation of the program will be conducted in 2004.

Improve and enhance airport monitoring systems to obtain the information necessary to ensure Canada has the optimum airport infrastructure and service delivery policy.

**Which will lead to . . .**

- acceptance by local interests of airport operating responsibilities;
- good landlord/tenant relationships;
- safe and efficient operations by ACAP-eligible airports; and
- the adoption by airport authorities of industry "best practices" in the field of governance.

**And the key results are!**

- The commercial and financial viability and effectiveness of Canada's airport system.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR_en.htm

## 3. Intelligent Transportation Systems

Intelligent Transportation Systems (ITS) are key to connecting transportation to the knowledge-based economy and are critical tools for improving safety, operational efficiencies, productivity and environmental performance. ITS will help to maximize existing capacity and integrate cross-modal and cross-jurisdictional transport operations. Transport Canada has developed and is leading the implementation of Canada's ITS plan, which is aimed at stimulating the development and deployment of ITS by and for all modes across urban and rural Canada. We are working with the Intelligent Transportation Systems Society of Canada, the provinces, territories and municipalities, other federal departments, academia, the private sector and the United States.

**Our plans and activities . . .**

Partner with all levels of government, the private sector, ITS Canada, academia, and consumers to implement Canada's ITS Plan, and support the development and deployment of ITS.

Participate in the development of international standards.

Develop a five-year R&D plan for industry-oriented ITS projects, which will include the exploration of safety and human factor issues associated with ITS functions, modes of operation, performance levels, or product features.

Provide global leadership and support to advance the application and compatibility of ITS technologies.

**Which will lead to . . .**

- the partnering of all levels of government, private sector, ITS Canada, academia and consumers to co-fund and implement Canada's ITS plan;
- the public use of integrated transportation systems; and
- the development of integrated systems and technologies by suppliers.

**And the key results are!**

- Improved traffic flows on congested corridors, and reduced border congestion.
- Increased productivity by improved efficiency and reliability of transportation.
- A reduction in attendant safety risks.

## 4. Surface Transportation Infrastructure

Surface programs — highways and bridges — are designed and implemented to ensure that Canada has the best possible infrastructure to meet its mobility needs. Surface infrastructure is critical to the country's economic health and the safety of Canadians. More than 40 per cent of our gross domestic product, and one in three jobs, depends on trade. Highways support the bulk of this trade activity, with 75 per cent of all freight shipments moved by trucks. Highways also support 90 per cent of all inter-city travel. Although highway matters in Canada are a provincial responsibility, the department's role is to work closely with provinces, territories, and some municipalities to ensure that the mobility of persons and goods across Canada continues to be supported and that the economy is enhanced by the transportation system. Transport Canada participates in a series of federal and provincial cost-shared funding agreements to preserve and improve the safety of the existing highway system. These efforts not only support transportation, both domestically and internationally, but also economic development, tourism, telecommunications, culture, and the environment.

The government's February 2000 budget allocated $2.65 billion for an overall infrastructure program, including $2 billion for municipal infrastructure and up to $600 million for a strategic highway infrastructure. Transport Canada is currently pursuing the design and approval of a strategic highway infrastructure program. The formal negotiation process for the highway infrastructure program is expected to commence as soon as possible and the signing of federal-provincial agreements will follow.

The federal government will continue to work in partnership with the provinces and territories to identify those parts of the national highway system that, because of growing traffic and increasing trade, need immediate attention. This highway component will foster innovative techniques and multiple partnerships that will further increase the efficiency and safety of the national transportation system for all Canadians, as well as enhance its sustainability and reliability.

**Our plans and activities . . .**

Sell 177 surplus St. Lawrence Seaway properties to the Canada Lands Company Limited which in turn will sell these properties to interested parties. These properties are located from Longueuil, Quebec, to Port Colborne, Ontario.

Administer existing/negotiate new federal-provincial highway funding agreements, and implement a new highway contribution management system in all provinces with existing programs.

Contribute in excess of $100 million over the next two years for the re-decking of the Jacques Cartier Bridge in Montreal. This is in addition to the subsidy payments made to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Participate in the World Road Association to share good highway management practices and increase the exposure and opportunities of Canadian businesses to international markets and emerging technologies.

Participate in various border crossing studies: Detroit–Windsor Capacity Study; New York State Border Crossing Study; Andover, N.B.–Fort Fairfield Border Cross Joint Facility Feasibility Study; and Calais/St. Stephen Area Border Crossing Study.

**Which will lead to . . .**

- full compliance with funding agreements;
- the effective use of federal highway contribution resources;
- Canadian businesses having opportunities in international markets and exposure to emerging technologies; and
- the free flow of goods and people (e.g., reduced waiting times at border crossings).

**And the key result is!**

- A safe, efficient and effective surface transportation infrastructure based on sustainable development principles.

## 5. Grain Transportation and Handling

In May 2000, the federal government announced major changes to grain transportation and handling policies, including: the introduction and gradual expansion of tendering for Canadian Wheat Board shipments to port; replacing the maximum grain rate scale with a cap on railways' annual grain revenues; improving branch line rationalization and the Final Offer Arbitration provisions of the *Canada Transportation Act*; a five-year $175 million transitional funding program for prairie grain roads; and a mechanism for continuous monitoring of the impact of the reforms on the overall performance of the grain handling and transportation system.

**Our plans and activities . . .**

Design a program for monitoring the grain handling and transportation system.

Engage an independent monitor to report on system performance.

**Which will lead to . . .**

- the availability of information for purpose of analysing the efficiency, effectiveness, and accountability of the system; and
- the identification of any problems or opportunities to improve the system further.

**And the key result is!**

- A more efficient, effective, and accountable system that will better serve the needs of producers, shippers and customers of Canadian prairie grain.

## 6. Revitalization of VIA Rail

The federal government announced that VIA Rail would receive increased capital funding of $401.9 million over five years. These funds are to be used to renew the capital base and to position VIA to handle new traffic growth. The corporation is developing a long-term capital plan as part of its overall corporate plan. Current emphasis is on replacing rolling stock as quickly as possible. Transport Canada will need to ensure that these new funds are spent in accordance with government directions.

**Our plans and activities...**

Monitor VIA Rail's progress and spending

**Which will lead to...**

- a modernized VIA Rail fleet;
- improved VIA Rail system reliability;
- reduce travel times to increase demand; and
- an improved cost/revenue ratio.

**And the key result is!**

- A safe, efficient, accessible national passenger rail system.

## 7. Marine Policy

As part of the federal government's initiative to rationalize the Canadian marine transportation system, Transport Canada continues to work on the establishment and monitoring of Canada Port Authorities (CPAs), the network of independently-managed major ports.

Canada has a federal obligation under the Constitution to provide uninterrupted year-round access to Newfoundland, and this obligation is fulfilled through the provision of ferry services. Transport Canada's role is to negotiate subsidy agreements with ferry operators to provide these services, monitor operations by private operators, and act as custodian of real property and vessels.

The operation of the Canadian locks in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system was commercialized in 1998, however, the government continues to own the fixed assets and remains committed to its long-term integrity. Both the government and industry are concerned with the competitiveness of the seaway system. In response to the marine industry's document, *The Great Lakes/St. Lawrence Waterway: A 20/20 Vision for the Future*, the department is developing a domestic marine strategy focused on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. It will include an assessment of the current domestic marine policy, the concerns of all stakeholders, and a review of all measures and options that may be available to strengthen the competitive position of this major marine infrastructure system.

**Our plans and activities . . .**

Designate CPA status to Hamilton and Oshawa in 2001, and assess applications from other ports requesting CPA status.

Monitor CPA compliance with regulations and *Letters Patent*, and the overall viability of the national ports system.

Review by June 2003 the *Canada Marine Act* to ensure the objectives of the act are being met.

Monitor ferry service operations with a view to reducing operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.

Develop, in consultation with industry and other government departments, a domestic marine strategy pertaining to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system.

Represent the federal government on the Intergovernmental Steering Committee in order to co-ordinate and further develop the Toronto Waterfront Revitalization initiative.

**Which will lead to . . .**

- ports that have the autonomy and flexibility to operate according to business principles and make investment decisions to their overall benefit;
- increased stakeholder representation at ports;
- ferry operations that are based on a client-focused, business-like approach;
- domestic shippers operating in a more efficient and cost-effective manner; and
- increased capital investments by ship owners to extend the life of the aging domestic fleet.

**And the key results are!**

- A reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports and the provision of ferry services.
- Efficient and cost-effective domestic shipping operations.
- The long-term viability and increased competitiveness of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system.

## 8. Canada's Ports

Port programs, including the divestiture of regional/local ports, are designed and implemented to ensure that Canada has the best possible national ports system. By fostering more commercial and locally accountable port management, self-sufficient regional/local ports and more commercially oriented Canada Port Authorities (CPAs), these activities ultimately reduce the burden on the Canadian taxpayer. Transport Canada plays many roles with respect to the country's ports — we negotiate transfer agreements with provinces, municipalities and local entities interested in owning and operating ports, we oversee and monitor the CPAs, and we continue to operate the remote ports and those not yet transferred.

**Our plans and activities . . .**

Divest all regional/local ports by March 2002.

Continue to operate and maintain remaining public ports and facilities to ensure existing commercial traffic is accommodated and that adequate supervision is provided; the cost of providing these services will be recovered in part.

Evaluate and monitor proposed CPA real property transactions requiring the Minister's approval and develop any related Supplementary Letters Patent.

Oversee and monitor CPAs, issue Certificates of Compliance with Letters Patent for every CPA in good standing, and developing procedures for special examinations as prescribed in the *Canada Marine Act*.

**Which will lead to . . .**

- locally operated self-sufficient ports that meet user demand;
- effective management of federal real property at port sites; and
- CPA compliance with legislative requirements and Letters Patent.

**And the key results are!**

- The commercial and financial viability of Canada's port system.
- A reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/portprograms/en/menu.htm

## 9. Review of the *Canada Transportation Act*

The *Canada Transportation Act* (CTA) requires the Minister of Transport to conduct a comprehensive review of the Act and any other pertaining legislation under the Minister's responsibility. The review will assess whether the Act and related legislation provide Canadians with an effective, efficient, flexible and affordable transportation system. The review may also recommend amendments to national transportation policy and to the legislation where necessary to ensure those objectives. A panel was appointed by the Minister of Transport to conduct the review between July 2000 and June 2001.

**Our plans and activities . . .**

The panel will consult with stakeholders across Canada by March 2001 to assess stakeholder requirements in terms of how the act is functioning.

The panel's recommendations will be included in a report to be submitted to the Minister of Transport by June 30, 2001. The report will be tabled in Parliament in fall 2001.

The department will address the report's findings and recommendations during 2001-02 and where necessary propose changes to the national transportation policy and the *Canada Transportation Act*.

**Which will lead to . . .**

- increased awareness, understanding and acceptance of changes by stakeholders.

**And the key result is!**

- An efficient, effective, flexible, affordable and accessible transportation system enabled through the CTA.

## 10. Government On-Line

Advances in technology and delivery mechanisms, coupled with the increasing number of Canadians going on-line, allow the Government of Canada to provide more convenient access to information and services. More than 60 per cent of Canadians who look for government information do so via the Internet. The Government On-Line (GOL) initiative embraces a vision of electronic service delivery that will offer Canadians the services they need at the right time, in the right place, and in a secure, convenient and accessible manner.

To respond to the government's GOL commitment to stakeholders and the public, Transport Canada must increase its capacity to provide information and services electronically and ensure that the provision of these services meets Canadians' needs. The department will dedicate the appropriate expertise and resources to this initiative; the initiative will be carried out under the direction of a GOL Steering Committee and Project Team, which will ensure the department has input on government-wide developments, meets government milestones, and consults its external clients on the priorities and approaches to electronic service delivery.

**Our plans and activities . . .**

Develop a strategic plan by spring of 2001 to identify and prioritize the services that will be brought on-line.

Introduce on-line capacity for identified services and, by 2004, bring on-line 85 different services. Some of these services may include: vessel registry and licensing; consultation with stakeholders and industry; training and information sessions; some applications and approvals; electronic payment of invoices; and desktop procurement.

**Which will lead to . . .**

- clients taking advantage of the more efficient interaction with Transport Canada offered by on-line services.

**And the key result is!**

- The timely and efficient provision of Transport Canada information and services to meet demands by stakeholders and the public.

### 3.2.3 Protect the physical environment

Sustainable development and climate change will continue to be major public issues for the foreseeable future, and are two of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Current growth rates suggest that 800 million more people will own cars over the next 40 years. Sustainable transportation is a shared responsibility among governments, industry and the Canadian public. Canadians are increasingly aware of the challenges facing the transportation sector and are looking to the federal government for leadership. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canadians by integrating environmental considerations into its policies, programs and operations. This section discusses some of the department's key activities in support of sustainable transportation — climate change, environmental remediation and environmental management — which in turn support the commitments of Transport Canada's Sustainable Development Strategy. The work of the environmental affairs service line will be carried out by approximately 68 employees at an estimated cost of $7 million annually over the planning period.

**Our plans and activities . . .**

Transport Canada's second **Sustainable Development Strategy** (SDS) identifies seven strategic challenges and 29 commitments that will shape the transportation sector. The department's work in these areas, both alone and in partnership with other federal departments, levels of government, and stakeholders, will help foster a more sustainable transportation system — one that is safe, efficient and environmentally sound for Canada's present and future generations. Over the next three years, the department will implement its SDS and enhance its sustainable development management system, which is based on the ISO 14001 model. SDS implementation will be overseen by a national advisory group, and specific commitments will involve co-operation with the provinces, territories, municipalities, and other key stakeholders in the transportation sector. (☞ Section 4.2 on pg. 41 for the commitments contained in our SDS. Transport Canada's second SDS was tabled in the House of Commons on February 14, 2001. The full SDS Action Plan , with targets and performance measures, is posted on our web site.

Transportation is the largest single contributor of **greenhouse gas emissions** in Canada, producing some 25 per cent of total emissions. Forecasts estimate that, based on current policies, transportation emissions will be 32 per cent above 1990 levels by the year 2010. The Kyoto Protocol, if ratified, will commit Canada to reducing its emissions by six per cent below the 1990 levels between 2008 and 2012. In October 2000, Environment Canada Minister David Anderson and Natural Resources Canada Minister Ralph Goodale announced the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change,* which outlines co-ordinated, sustained and informed action by governments, industry, interest groups and individual Canadians in all economic sectors. In co-operation with Natural Resources Canada, Transport Canada will guide the development and implementation of the transportation component of the plan, which addresses five areas: urban transportation; new vehicle fuel efficiency; fuel ethanol production/update; fuel cell vehicle refuelling infrastructure; and freight transportation. For further details, see Challenge 5 of our SDS.

Transport Canada is working to mitigate and, as much as possible, prevent environmental damage from transportation activities. One important activity is the conduct of **environmental assessments** and the identification and management of contamination on property owned, or

previously owned, by Transport Canada. If not properly managed, contaminated sites could lead to health and safety concerns and legal liabilities. The department works with interdepartmental groups for a consistent federal approach to the management of contaminated sites. To this end, the department will develop, by spring 2002, a contaminated sites management framework.

To address our responsibility for the environmental management of sites, including airports, storage areas and office buildings, the department is working to promote the use of **environmental management systems** (EMS) and best practices within the transportation sector. The department's EMS was expanded in 1999 to include a broader scope of departmental activities and operations. An internal awareness program will be developed by 2001-02 to familiarize employees with a departmental Strategic Environmental Assessment Policy and enhance the department's capacity to undertake such assessments. Beginning in 2000-01, the department will also meet six revised EMS targets that focus on its remaining operational responsibilities. For further details, see Challenge 2 and Challenge 4 of our SDS.

**Our environmental programs will lead to . . .**

- increased stakeholder engagement and awareness of climate change issues and the opportunities to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector;
- increased public awareness of vehicle emissions and their effect on the environment, and of the importance of good vehicle maintenance; and
- increased understanding, and widespread application, of ISO 14001 EMS standards at transportation facilities.

**And the key results are!**

- A reduction in greenhouse gas emissions from the transportation sector, in support of Canada's national target.
- A reduction in the impact of air emissions from the transportation sector.
- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
- An environmentally sustainable transportation system for Canadians.

# 4.0 Horizontal Initiatives

## 4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives

| Initiative | Our plans and activities . . . | Which will lead to . . . | And the key results are! |
|---|---|---|---|
| Complete the reform of the ***Canada Shipping Act***. | • Delegate inspection activities to independent agencies (e.g. classification societies) with responsibilities for marine safety quality assurance.<br>• Modernize legislation and clear delineation of ministerial responsibilities. | • an enhanced enforcement scheme to increase the level and rate of compliance. | • A safe, secure and economically viable national marine transportation system. |
| Pursuant to the ***Motor Vehicle Safety Act***:<br>1. Introduce proposed regulations on advanced air bag protection, side-impact protection and lower anchorages for child restraints.<br>2. Finalize regulations on low-speed vehicle and power-assisted bicycle classifications, incomplete vehicle requirements, and alternative fuel standards. | • Conduct research on crashes to identify regulatory priorities.<br>• Conduct engineering research to develop new and improved motor vehicle safety regulatory performance criteria and test methods.<br>• Develop new and improved safety standards through collaboration with other national governments.<br>• Conduct compliance testing and enforcement activities. | • manufacturer improvements in design and construction of motor vehicles with higher levels of collision avoidance and crash-worthiness capability. | • A reduction in injuries and fatalities resulting from motor vehicle use, leading to Canada having the safest roads in the world. |

## Legislative and Regulatory Initiatives *(continued)*

| Initiative | Our plans and activities . . . | Which will lead to . . . | And the key results are! |
|---|---|---|---|
| Amend the ***Motor Vehicle Transport Act, 1987*** to provide a national framework for provincial regulation of extra-provincial motor carrier (truck and bus) operators, focused on carrier safety performance. The amendments will make reference — at a national level — to carrier performance standards developed by the federal and provincial governments and industry through a formal consultative process under the auspices of the Canadian Council of Motor Transport Administrators. | • Develop a national framework for carrier safety performance, including collaboratively developed standards. | • consistent and comprehensive provincial application of the National Safety Code Standard 14 - Safety Ratings. | • A reduction in injuries and fatalities resulting from the involvement of extra-provincial carriers.<br>• Canada's roads are the safest in the world. |
| Introduce the proposed **Transportation Appeal Tribunal of Canada Act**, which will continue the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal transportation tribunal reviewing the actions taken under several pieces of transportation legislation. | • Define jurisdiction of the tribunal and identify the actions subject to tribunal review.<br>• Amend the *Railway Safety Act*, *Aeronautics Act*, *Marine Transportation Security Act*, and the *Canada Shipping Act*. | • increased consistency in the treatment of those we regulate. | • A safe and secure national transportation system. |

## Legislative and Regulatory Initiatives *(continued)*

| Initiative | Our plans and activities . . . | Which will lead to . . . | And the key results are! |
|---|---|---|---|
| Introduce the new **Marine Liability Act** to consolidate existing marine liability regimes into a single act, and retroactively validate certain by-laws made under the *Canada Ports Corporation Act* and regulations made under the *Pilotage Act*. | • Develop federal law concerning shipowners' liability to passengers for injury or loss of life.<br>• Unify rules for apportioning liability.<br>• Ensure the act reflects recent federal court decisions.<br>• Develop a comprehensive approach to marine liability legislation and regulation.<br>• Modernize the language of the legislation. | • improved awareness and understanding about potential exposures and insurability by stakeholders;<br>• obligations to victims of maritime accidents met by shipowners and insurers; and<br>• compliance with the Act by shippers. | • An efficient and economically viable marine transportation system by ensuring prompt and adequate compensation for accidents involving the marine mode.<br>• Safer and more responsible vessel operation in Canadian waters. |
| Amend the ***Shipping Conferences Exemption Act, 1987*** to streamline its administration and encourage a more competitive operating climate in liner shipping. | • Reduce regulatory and paper burden on the industry.<br>• Retain exemption from the *Competition Act* and inject additional pro-competitive provisions. | • greater flexibility in contracting options between carriers and shippers; and<br>• support convergence of Canadian legislation with that of major trading partners. | • An efficient and more competitive marine transportation system.<br>• High levels of services from conference shipping lines at competitive prices. |

## Legislative and Regulatory Initiatives *(continued)*

| Initiative | Our plans and activities . . . | Which will lead to . . . | And the key results are! |
|---|---|---|---|
| Amend the ***Aeronautics Act***, updating the principle legislation governing aviation to reflect the current needs of the aviation community and government direction. | • Consult with the aviation community under the auspices of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council. Key issues to be addressed:<br>– creation of a confidential reporting service with immunity to those reporting infractions;<br>– flight and duty time limitations for non-crew personnel;<br>– use of flight data records and restrictions on data use;<br>– enforcement sanctions;<br>– implementation by aviation organizations of safety management systems; and<br>– corporate liability and liability insurance. | • enhanced partnership and co-operation by stakeholders. | • Modernized and enhanced Canadian legislation.<br>• A safe and secure national aviation system. |
| Pursuant to recent amendments to the *Railway Safety Act*, implement **Safety Management System Regulations**. | • Publish amendments in the Canada Gazette, Part II, and bring into force by summer 2001.<br>• Implement a formal framework for integrating safety into daily railway operations. | • availability of safety performance data based on the new regulations;<br>• adoption of safe practices through adoption of the regulation components;<br>• recognition of the shared roles and responsibilities of those we regulate; and<br>• increased voluntary compliance. | • A safe and secure national railway system. |

## Legislative and Regulatory Initiatives *(continued)*

| Initiative | Our plans and activities . . . | Which will lead to . . . | And the key results are! |
|---|---|---|---|
| Continue with the amendment of the **Transportation of Dangerous Goods Regulations** into a "clear language" format. | • Develop clear, precise and easy-to-read regulations in which the information is more readily accessible to the reader. | • increased compliance, awareness and understanding of the regulations, for both the people we regulate and those who enforce the regulations. | • Public safety in the transportation of dangerous goods in Canada. |

## 4.2 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's second Sustainable Development Strategy (SDS) identifies seven strategic challenges and 29 commitments that will shape the transportation sector. The full SDS Action Plan, with targets and performance measures, is posted on our web site.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/envaffairs/english/sustain.htm

**Challenge 1** — Improving Education and Awareness of Sustainable Transportation

**How will we measure our progress?** Level of Canadians' awareness of the environmental impact of transportation activities.

**Commitments**

**1.1** Transport Canada will extend the **Moving On Sustainable Transportation** (MOST) program by two additional years to 2003-04, and add resources to the program subject to Treasury Board approval. The department will also implement a targeted marketing campaign by 2001-02 to increase awareness of the program.

**1.2** Transport Canada, in partnership with Health Canada and Environment Canada, will develop tools for providing Canadians with information on active transportation options by 2002-03. Examples include the development of brochures, a web site, and a kiosk for sustainable development forums.

**1.3** Transport Canada will expand its Green Commute program to the regional offices, and promote its adoption by other federal departments across Canada. The department's Quebec, Ontario and Pacific regions will promote the program to large employers in Toronto, Vancouver and Montreal by 2003-04.

**1.4** Transport Canada will work with the transportation sector in Canada and abroad to promote best practices for environmental management by hosting a workshop in 2001, and by working with international partners to promote best practices in environmental management, by 2003-04.

**Challenge 2** — Developing Tools for Better Decisions

**How will we measure our progress?** Program indicators will be used to report on this challenge.

**Commitments**

**2.1** Transport Canada will identify its sustainable development data requirements, and develop a strategy and implementation plan to address existing data gaps, by 2001-02.

**2.2** Transport Canada will evaluate the impact of internalizing the social and environmental costs of the various transport modes, and develop a departmental position on cost internalization, by 2003-04. The department will also develop analytical models to determine and allocate full costs (including infrastructure, safety and environmental costs) for road, rail, marine, and air modes, and their users, by 2002-03.

**2.3** Transport Canada will work in close co-operation with the Centre for Sustainable Transportation, Environment Canada, other federal departments, and other organizations (e.g., National Round Table on the Environment and the Economy, and the Transportation Association of Canada) to develop a set of indicators to assess Canada's progress toward sustainable transportation, by 2003-04.

**2.4** Transport Canada will approve a policy for conducting strategic environmental assessments (SEA), and establish an internal awareness program to familiarize staff with the policy, by 2001-02. The department will also undertake a research project to develop specific SEA tools to better assess the environmental impacts of its surface policies and programs, by 2001-02.

## 4.2 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's second Sustainable Development Strategy (SDS) identifies seven strategic challenges and 29 commitments that will shape the transportation sector. The full SDS Action Plan, with targets and performance measures, is posted on our web site.

**Want more information?**

www.tc.gc.ca/envaffairs/english/sustain.htm

**Challenge 1** — Improving Education and Awareness of Sustainable Transportation

**How will we measure our progress?** Level of Canadians' awareness of the environmental impact of transportation activities.

**Commitments**

**1.1** Transport Canada will extend the **Moving On Sustainable Transportation** (MOST) program by two additional years to 2003-04, and add resources to the program subject to Treasury Board approval. The department will also implement a targeted marketing campaign by 2001-02 to increase awareness of the program.

**1.2** Transport Canada, in partnership with Health Canada and Environment Canada, will develop tools for providing Canadians with information on active transportation options by 2002-03. Examples include the development of brochures, a web site, and a kiosk for sustainable development forums.

**1.3** Transport Canada will expand its Green Commute program to the regional offices, and promote its adoption by other federal departments across Canada. The department's Quebec, Ontario and Pacific regions will promote the program to large employers in Toronto, Vancouver and Montreal by 2003-04.

**1.4** Transport Canada will work with the transportation sector in Canada and abroad to promote best practices for environmental management by hosting a workshop in 2001, and by working with international partners to promote best practices in environmental management, by 2003-04.

**Challenge 2** — Developing Tools for Better Decisions

**How will we measure our progress?** Program indicators will be used to report on this challenge.

**Commitments**

**2.1** Transport Canada will identify its sustainable development data requirements, and develop a strategy and implementation plan to address existing data gaps, by 2001-02.

**2.2** Transport Canada will evaluate the impact of internalizing the social and environmental costs of the various transport modes, and develop a departmental position on cost internalization, by 2003-04. The department will also develop analytical models to determine and allocate full costs (including infrastructure, safety and environmental costs) for road, rail, marine, and air modes, and their users, by 2002-03.

**2.3** Transport Canada will work in close co-operation with the Centre for Sustainable Transportation, Environment Canada, other federal departments, and other organizations (e.g., National Round Table on the Environment and the Economy, and the Transportation Association of Canada) to develop a set of indicators to assess Canada's progress toward sustainable transportation, by 2003-04.

**2.4** Transport Canada will approve a policy for conducting strategic environmental assessments (SEA), and establish an internal awareness program to familiarize staff with the policy, by 2001-02. The department will also undertake a research project to develop specific SEA tools to better assess the environmental impacts of its surface policies and programs, by 2001-02.

**Challenge 3** — Promoting Adoption of Sustainable Transportation Technology

**How will we measure our progress?** Amount and percentage of departmental research and development (R&D) funds committed to energy and environment.

**Commitments**

**3.1** Transport Canada will prepare and implement a five-year multi-modal intelligent transportation systems (ITS) R&D plan to support private-sector innovation and technology development, by 2000-01. Selected research projects will be conducted in partnership with academia and private sector firms, including industry partners, such as ITS Canada and the NAFTA Technology Working Group.

**3.2** Transport Canada's Transportation Development Centre (TDC) will undertake, in co-operation with the federal Program of Energy Research & Development (PERD), the R&D of new information and communication technologies to improve transportation systems, by 2003-04. These technologies (sensors, communications, control, vehicle or vessel, location identification, navigation, data storage, and processing and display) will be applied to urban transportation, inter-modal freight, and air transport efficiency.

**3.3** Transport Canada's TDC will undertake, in co-operation with PERD, R&D to aid the development of lightweight and low-emission vehicles using fuel cells, electric and hybrid drives and their supporting infrastructures, by 2003-04.

**3.4** Transport Canada will promote public awareness of advanced technology vehicles (ATVs) — which provide very high fuel efficiency and ultra-low or zero emissions — through:

- tests, inspections, evaluations, and reports on 10 to 15 advanced technology vehicles, detailing the ability of ATVs to comply with existing vehicle regulations (annually, starting in 2001-02);
- the creation of a 'Green Vehicle' program identifying top 'green' vehicles for sale in Canada (by 2002-03);
- a web site that identifies 'green' vehicles for sale in Canada, by 2002-03; and
- an assessment of the market penetration and potential of ATVs and barriers to their diffusion, by 2002-03.

**Challenge 4** — Improving Environmental Management of Transport Canada Operations and Lands

**How will we measure our progress?** Number of entities on Transport Canada lands implementing environmental standards.

**Commitments**

**4.1** Transport Canada will meet six new targets for its Environmental Management System (EMS) that focus on priority areas in the department's operations, by 2003-04. The six target areas are air emissions, contaminated land, non-hazardous waste, storage tanks, environmental emergencies, and environmental awareness.

**4.2** Transport Canada will implement an environmental monitoring program for all its properties, including those operated by third parties, by 2003-04. This will ensure compliance with regulations and identify best practices and existing/potential liabilities.

**4.3** Transport Canada will work with the Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA) to close gaps in the Canada Port Authority (CPA) Environmental Assessment Regulations under the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act), and to enable other entities that manage federal lands, such as National Airports System (NAS) airport authorities, to be brought under the Act, by 2001-02.

**4.4** Transport Canada will develop a Natural Resource Inventory (NRI) for the Churchill airport in accordance with the proposed endangered species legislation, by 2001-02. Based on this work, Transport Canada will develop a generic guide by 2003-04 for use at other departmentally owned and operated airports.

**Challenge 5** — Reducing Air Emissions

**How will we measure our progress?** Total air pollutants by mode and total greenhouse gas emissions by mode.

**Commitments**

**5.1** Transport Canada will continue to lead the transportation component of the federal action plan on climate change. In particular, it will work with Natural Resources Canada and other departments and stakeholders to launch the five transportation measures in the government's *Action Plan 2000*:

- *New Vehicle Fuel Efficiency* — implement significant improvements through voluntary agreements with the auto industry, to be harmonized with the U.S. This includes a consumer education campaign to aggressively promote the purchase of cleaner, more fuel-efficient vehicles.
- *Community Transport Pilots* — develop with municipalities, provinces and territories, and other partners, four to five showcases across Canada to demonstrate and evaluate a range of urban strategies to reduce emissions.
- *Freight Efficiency & Technologies* — develop partnerships and voluntary agreements in the freight sector to encourage cost-effective practices and technologies, and identify opportunities for efficient integration of the freight modes.
- *Ethanol Support* — encourage the construction of new ethanol plants in Canada, to triple the supply and use of ethanol-blended gasoline by 2010.
- *Fuel Cell Partnership* — work with fuel cell suppliers, fuel providers, the automobile industry and governments, to demonstrate and deploy hydrogen and other fueling infrastructure, and to encourage the uptake of fuel cell vehicles in Canada.

**5.2** Transport Canada will work with the International Civil Aviation Organization (ICAO) to develop new aircraft emissions standards and operational practices that address concerns about local air quality and global climate change.

**5.3** Transport Canada will work with Environment Canada to form an interdepartmental working group to examine rail emission standards and current air emissions from locomotive engines, evaluate the existing Memorandum of Understanding between Environment Canada and the Railway Association of Canada, assess current U.S. regulations, and develop a strategy to reduce air emissions from railway equipment, by 2001-02.

**5.4** Transport Canada will review the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) to determine the appropriateness of including authority to regulate fuel efficiency data and data submission requirements in the MVSA.

**Challenge 3 — Promoting Adoption of Sustainable Transportation Technology**

**How will we measure our progress? Amount and percentage of departmental research and development (R&D) funds committed to energy and environment.**

**Commitments**

**3.1** Transport Canada will prepare and implement a five-year multi-modal intelligent transportation systems (ITS) R&D plan to support private-sector innovation and technology development, by 2000-01. Selected research projects will be conducted in partnership with academia and private sector firms, including industry partners, such as ITS Canada and the NAFTA Technology Working Group.

**3.2** Transport Canada's Transportation Development Centre (TDC) will undertake, in co-operation with the federal Program of Energy Research & Development (PERD), the R&D of new information and communication technologies to improve transportation systems, by 2003-04. These technologies (sensors, communications, control, vehicle or vessel, location identification, navigation, data storage, and processing and display) will be applied to urban transportation, inter-modal freight, and air transport efficiency.

**3.3** Transport Canada's TDC will undertake, in co-operation with PERD, R&D to aid the development of lightweight and low-emission vehicles using fuel cells, electric and hybrid drives and their supporting infrastructures, by 2003-04.

**3.4** Transport Canada will promote public awareness of advanced technology vehicles (ATVs) — which provide very high fuel efficiency and ultra-low or zero emissions — through:

- tests, inspections, evaluations, and reports on 10 to 15 advanced technology vehicles, detailing the ability of ATVs to comply with existing vehicle regulations (annually, starting in 2001-02);
- the creation of a 'Green Vehicle' program identifying top 'green' vehicles for sale in Canada (by 2002-03);
- a web site that identifies 'green' vehicles for sale in Canada, by 2002-03; and
- an assessment of the market penetration and potential of ATVs and barriers to their diffusion, by 2002-03.

**Challenge 4 — Improving Environmental Management of Transport Canada Operations and Lands**

**How will we measure our progress? Number of entities on Transport Canada lands implementing environmental standards.**

**Commitments**

**4.1** Transport Canada will meet six new targets for its Environmental Management System (EMS) that focus on priority areas in the department's operations, by 2003-04. The six target areas are air emissions, contaminated land, non-hazardous waste, storage tanks, environmental emergencies, and environmental awareness.

**4.2** Transport Canada will implement an environmental monitoring program for all its properties, including those operated by third parties, by 2003-04. This will ensure compliance with regulations and identify best practices and existing/potential liabilities.

**4.3** Transport Canada will work with the Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA) to close gaps in the Canada Port Authority (CPA) Environmental Assessment Regulations under the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act), and to enable other entities that manage federal lands, such as National Airports System (NAS) airport authorities, to be brought under the Act, by 2001-02.

**4.4** Transport Canada will develop a Natural Resource Inventory (NRI) for the Churchill airport in accordance with the proposed endangered species legislation, by 2001-02. Based on this work, Transport Canada will develop a generic guide by 2003-04 for use at other departmentally owned and operated airports.

## Challenge 5 — Reducing Air Emissions

**How will we measure our progress? Total air pollutants by mode and total greenhouse gas emissions by mode.**

### Commitments

**5.1** Transport Canada will continue to lead the transportation component of the federal action plan on climate change. In particular, it will work with Natural Resources Canada and other departments and stakeholders to launch the five transportation measures in the government's *Action Plan 2000*:

- *New Vehicle Fuel Efficiency* — implement significant improvements through voluntary agreements with the auto industry, to be harmonized with the U.S. This includes a consumer education campaign to aggressively promote the purchase of cleaner, more fuel-efficient vehicles.
- *Community Transport Pilots* — develop with municipalities, provinces and territories, and other partners, four to five showcases across Canada to demonstrate and evaluate a range of urban strategies to reduce emissions.
- *Freight Efficiency & Technologies* — develop partnerships and voluntary agreements in the freight sector to encourage cost-effective practices and technologies, and identify opportunities for efficient integration of the freight modes.
- *Ethanol Support* — encourage the construction of new ethanol plants in Canada, to triple the supply and use of ethanol-blended gasoline by 2010.
- *Fuel Cell Partnership* — work with fuel cell suppliers, fuel providers, the automobile industry and governments, to demonstrate and deploy hydrogen and other fueling infrastructure, and to encourage the uptake of fuel cell vehicles in Canada.

**5.2** Transport Canada will work with the International Civil Aviation Organization (ICAO) to develop new aircraft emissions standards and operational practices that address concerns about local air quality and global climate change.

**5.3** Transport Canada will work with Environment Canada to form an interdepartmental working group to examine rail emission standards and current air emissions from locomotive engines, evaluate the existing Memorandum of Understanding between Environment Canada and the Railway Association of Canada, assess current U.S. regulations, and develop a strategy to reduce air emissions from railway equipment, by 2001-02.

**5.4** Transport Canada will review the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) to determine the appropriateness of including authority to regulate fuel efficiency data and data submission requirements in the MVSA.

**Challenge 6** — Reducing Water Pollution

**How will we measure our progress?** Quantity of fuels or hazardous materials released, by mode, per transportation incident/accident. Number of oiled birds in Southeast Newfoundland.

**Commitments**

**6.1** Transport Canada will identify third-party discharges of effluent and waste at Canadian ports by 2001-02.

**6.2** Transport Canada will facilitate the development of standards for waste handling at Canadian ports by 2002-03.

**6.3** Transport Canada will, in co-operation with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada, improve the effectiveness of its ocean discharge monitoring and inspection regimes, by examining existing aerial surveillance activities in Atlantic waters and, if necessary, increasing aerial surveillance activities, by 2002-03.

**6.4** Transport Canada will work with the marine industry, other government departments and interested stakeholders, through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), the International Maritime Organization (IMO), and the International Joint Commission (IJC), to develop new regulations and standards for ballast water management and other issues related to nuisance aquatic species, by 2002-03.

**6.5** Transport Canada will develop regulatory programs to incorporate international regulations on marine pollution and air emissions from ships through the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL) — Annex III (prohibiting the release of packaged dangerous goods), Annex V (restricting the release of garbage) and Annex VI (setting the standards on SOx, NOx, and ozone-depleting substances), by 2001-02.

**6.6** Transport Canada will, in co-operation with Fisheries and Oceans Canada (Canadian Coast Guard), explore whether implementing a performance standards program for environmentally sound ship operations, and incentives for green ship operations, would have a positive impact on reducing pollution of water and air, by 2002-03.

**Challenge 7** — Promoting Efficient Transportation

**How will we measure our progress?** *Economic Efficiency*: productivity of transportation industries and unit costs of transportation industries (annual % increase). *Fuel Efficiency*: energy/passenger-km (passenger); energy/tonne-km (freight).

**Commitments**

**7.1** Transport Canada will complete a comprehensive, forward-looking study related to modal integration in support of Canada's competitive position in a global marketplace, by 2001-02. The study will explore potential public and private-sector approaches to facilitate modal integration and address such issues as efficiency in supply logistics, seamless transfer of goods, single-way bill from origin to destination, ITS and IT considerations, sustainable development, and other environmental aspects.

**7.2** Transport Canada will develop and incorporate sustainable development criteria into its infrastructure funding agreements and programs, including the Airports Capital Assistance Program (ACAP), federally co-funded highway projects, and support for passenger rail, by 2002-03.

**7.3** Transport Canada will work with provinces, municipalities and others to increase awareness of best practices in sustainable urban transportation, including:

- creating a web site of best practices in 2002-03;
- launching a national awards program to recognize leaders in 2002-03; and
- sponsoring a national conference on urban transportation issues, in 2003-04.

**Challenge 6 — Reducing Water Pollution**

**How will we measure our progress?** Quantity of fuels or hazardous materials released, by mode, per transportation incident/accident. Number of oiled birds in Southeast Newfoundland.

**Commitments**

**6.1** Transport Canada will identify third-party discharges of effluent and waste at Canadian ports by 2001-02.

**6.2** Transport Canada will facilitate the development of standards for waste handling at Canadian ports by 2002-03.

**6.3** Transport Canada will, in co-operation with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada, improve the effectiveness of its ocean discharge monitoring and inspection regimes, by examining existing aerial surveillance activities in Atlantic waters and, if necessary, increasing aerial surveillance activities, by 2002-03.

**6.4** Transport Canada will work with the marine industry, other government departments and interested stakeholders, through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), the International Maritime Organization (IMO), and the International Joint Commission (IJC), to develop new regulations and standards for ballast water management and other issues related to nuisance aquatic species, by 2002-03.

**6.5** Transport Canada will develop regulatory programs to incorporate international regulations on marine pollution and air emissions from ships through the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL) — Annex III (prohibiting the release of packaged dangerous goods), Annex V (restricting the release of garbage) and Annex VI (setting the standards on SOx, NOx, and ozone-depleting substances), by 2001-02.

**6.6** Transport Canada will, in co-operation with Fisheries and Oceans Canada (Canadian Coast Guard), explore whether implementing a performance standards program for environmentally sound ship operations, and incentives for green ship operations, would have a positive impact on reducing pollution of water and air, by 2002-03.

**Challenge 7 — Promoting Efficient Transportation**

**How will we measure our progress?** *Economic Efficiency*: productivity of transportation industries and unit costs of transportation industries (annual % increase). *Fuel Efficiency*: energy/passenger-km (passenger); energy/tonne-km (freight).

**Commitments**

**7.1** Transport Canada will complete a comprehensive, forward-looking study related to modal integration in support of Canada's competitive position in a global marketplace, by 2001-02. The study will explore potential public and private-sector approaches to facilitate modal integration and address such issues as efficiency in supply logistics, seamless transfer of goods, single-way bill from origin to destination, ITS and IT considerations, sustainable development, and other environmental aspects.

**7.2** Transport Canada will develop and incorporate sustainable development criteria into its infrastructure funding agreements and programs, including the Airports Capital Assistance Program (ACAP), federally co-funded highway projects, and support for passenger rail, by 2002-03.

**7.3** Transport Canada will work with provinces, municipalities and others to increase awareness of best practices in sustainable urban transportation, including:

- creating a web site of best practices in 2002-03;
- launching a national awards program to recognize leaders in 2002-03; and
- sponsoring a national conference on urban transportation issues, in 2003-04.

## 4.3 Management Improvement Initiatives

### 4.3.1 Modernizing Comptrollership

In 1999, Transport Canada joined several other federal departments which were piloting the Treasury Board Modern Comptrollership initiative. The initiative is to improve management practices in seven key areas — leadership, human resources development, values and ethics, performance information, risk management, stewardship, and accountability (for further information, visit the TBS web site at www.tbs-sct.gc.ca/subsites_e.html).

Transport Canada has established a project office which is accountable for the efforts to promote this initiative and encourage progress in specific areas. Overall success in practising good comptrollership rests with managers throughout the department. Departmental management and administrative policies, procedures and systems must provide effective support to managers to ensure successful achievement of results. Examples of management initiatives that support Modern Comptrollership include the implementation of performance measurement frameworks in several areas, such as Civil Aviation Flight 2005, and a pilot program in Rail Safety, which continues to further advance systematic risk management practices. An estimated $395,000 will be spent annually over the planning period to support the comptrollership initiative.

### 4.3.2 Financial Information Strategy

The Financial Information Strategy (FIS) is a mandatory government-wide initiative which will be implemented April 1, 2001. The goal of FIS is to improve financial decision-making, accountability and organizational performance, and it is a key component of the government's overall vision of modernizing comptrollership.

FIS involves system changes, the adoption of generally accepted accounting principles (including accrual accounting), and the decentralization of accounting responsibilities from the Receiver General to departments. In co-operation with other departments that use the same Oracle-based financial systems, Transport Canada is working to jointly develop and implement system interfaces, departmental policies and procedures, and training for employees. The department also participates on many interdepartmental committees that have been created to assist with the implementation of this strategy.

### 4.3.3 Information Management and Information Technology

To effectively respond to the government's commitment to stakeholders and the public to provide on-line services and information, i.e. Government On-Line (GOL), as well as other external and internal business drivers, Transport Canada is taking an integrated and strategic approach to information management/information technology (IM/IT) planning and investment. Failure to take a strategic approach will negatively affect the department's technological capacity and its ability to provide clients with on-line access to all key services and effective and efficient information exchange. To ensure optimum use of its IM/IT infrastructure, and to improve management of IM/IT lifecycle costs, the department will be implementing, over the next fiscal year, a framework for application management, an IM/IT planning process, an investment plan, and an IM/IT strategic plan to support the electronic delivery based services to be brought on-line by 2004.

The Safety and Security business line is further advancing the establishment of a multi-modal and multi-disciplined data management framework, including the development of a data warehouse which will lead to improvements in the quality and integrity of data, and improved decision-making based on expanded analytical capabilities (e.g., trend analysis, risk assessment, performance information).

### 4.3.4 Human Resources

**Recruitment, retention and training.** Years of fiscal restraint, coupled with an aging workforce, have left the public service with a significant human resource gap in some skill areas, making recruitment and retention a high priority for the government. For Transport Canada, the recruitment and retention of inspectors and other professionals poses a significant challenge, particularly in light of private-sector competition for qualified employees. To address this problem, Transport Canada is undertaking the focused recruitment and training of technical inspectors, engineers, civil aviation inspectors and other specialists. We are working with the Public Service Commission to fill these positions and with Treasury Board to provide terminable allowances to some of the existing employees for retention purposes. Training programs are focusing on the transfer of core expertise on regulatory oversight activities and on new regulatory requirements and skill sets.

**Employment equity representation census.** Transport Canada is committed to creating and maintaining a workforce that reflects the labour market availability of employment equity designated groups, and to producing employment equity plans that are tailored to address issues pertinent to designated groups. As such, the department will conduct an employment equity representation census campaign during spring 2001 to collect workforce information on which it can develop suitable programs and initiatives relative to its diverse workforce needs, while also meeting its legal obligations under the *Employment Equity Act*. Preliminary cost for the census campaign are estimated from $25,000 to $45,000.

# 5.0 Financial Information

## Table 1 — Summary of Capital Spending by Business Line

| Business Line<br>*($000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | Planned Spending 2001-2002 | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Policy** | | | | |
| Transportation Policy | 450 | **450** | 450 | 450 |
| System Monitoring and Analysis | - | - | - | - |
| | 450 | **450** | 450 | 450 |
| **P&D** | | | | |
| Airports | 36,660 | **58,125** | 63,473 | 108,297 |
| Ports | 4,037 | **13,114** | 740 | 740 |
| Surface | - | **22** | 22 | 22 |
| Environment | 31 | **60** | 60 | 60 |
| | 40,728 | **71,321** | 64,295 | 109,119 |
| **Safety and Security** | | | | |
| Multi-Modal | 31 | **16** | 16 | 16 |
| Aviation Safety | 524 | **2,718** | 336 | 336 |
| Marine Safety | 491 | **485** | 207 | 207 |
| Road Safety | 1,204 | **1,204** | 1,204 | 1,204 |
| Rail Safety | 121 | **86** | 86 | 86 |
| Transportation of Dangerous Goods | 67 | - | - | - |
| Research and Development | - | - | - | - |
| Security and Emergency Preparedness | 404 | **182** | 77 | 77 |
| Aircraft Services | 12,090 | **7,774** | 8,654 | 7,062 |
| | 14,932 | **12,465** | 10,580 | 8,988 |
| **Departmental Administration** | | | | |
| Corporate Services | 7,106 | **12,855** | 7,647 | 7,647 |
| Corporate Management | 398 | **358** | 358 | 358 |
| | 7,504 | **13,213** | 8,005 | 8,005 |
| **Total Capital Spending** | 63,614 | **97,449** | 83,330 | 126,562 |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*

## Table 2 — Details on Major Capital Project Spending

All capital projects with an estimated total cost of over $2 million are listed below.

| Business Line<br>*($000s)* | Forecast Total Estimated Cost | Forecast Spending to March 31, 2001 | Planned Spending 2001-02 | Planned Spending 2002-03 | Planned Spending 2003-04 | Future Years' Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Policy*** | | | | | | |
| All Policy projects | | | **450** | 450 | 450 | |
| ***Total Policy*** | | | **450** | 450 | 450 | |
| ***Programs and Divestiture (P&D)*** | | | | | | |
| **Stephenville, Newfoundland** | | | | | | |
| • Environmental remediation (S-DA) | 2,714 | 2,423 | **291** | - | - | - |
| • Breakwater repairs and dredging (I-DA) | 3,300 | - | **75** | 3,225 | - | - |
| **Halifax, Nova Scotia** | | | | | | |
| • Infrastructure re-development (S-DA) | 6,000 | - | **6,000** | - | - | - |
| **Blanc Sablon, Quebec** | | | | | | |
| • Rehabilitate movement areas (I-DA) | 4,235 | 279 | **2,967** | 989 | - | - |
| • Reconstruct wharf (I-DA) | 9,478 | - | **372** | 8,056 | 1,012 | 38 |
| **Schefferville, Quebec** | | | | | | |
| • Rehabilitate runway (S-DA) | 4,950 | 4,944 | **6** | - | - | - |
| **Kuujjuaq, Quebec (S-DA)** | | | | | | |
| • Rehabilitate runway 07/25 (S-DA) | 11,999 | 7,653 | **4,346** | - | - | - |
| **Eastmain, Quebec** | | | | | | |
| • Rehabilitate movement areas (I-DA) | 2,333 | 119 | **1,661** | 553 | - | - |
| **Pickering, Ontario** | | | | | | |
| • Environmental remediation of housing units (I-DA) | 6,801 | 1,003 | **2,740** | 1,670 | 1,388 | - |
| **Port Stanley, Ontario** | | | | | | |
| • Dredging (S-DA) | 2,189 | 1,102 | **1,087** | - | - | - |

*(continued on next page)*

## Capital Project Listing *(continued)*

| Business Line<br>*($000s)* | Forecast Total Estimated Cost | Forecast Spending to March 31, 2001 | Planned Spending 2001-02 | Planned Spending 2002-03 | Planned Spending 2003-04 | Future Years' Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson, British Columbia** | | | | | | |
| • Landfill remediation (S-DA) | 5204 | 4,759 | **259** | 123 | 63 | - |
| • Environmental remediation (I-DA) | 8,901 | 2,568 | **1,697** | 1,731 | 1,435 | 1,470 |
| **Churchill, Manitoba** | | | | | | |
| • Restore runway 15-33 (S-DA) | 5,271 | 1,029 | **4,242** | - | - | - |
| • Pavement restoration, non airside New ATB (S-DA) | 2,102 | 2,093 | **9** | - | - | - |
| Other P&D Projects | | | **45,569** | 47,948 | 105,221 | |
| ***Total P&D*** | | | **71,321** | 64,295 | 109,119 | |
| ***Safety and Security (S&S)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • JT15D-4 engine overhauls (S-DA) | 6,983 | 2,825 | **945** | 1,305 | 800 | 1,108 |
| • Aircraft Maintenance and Dispatch System (S-DA) | 2,816 | 1,556 | **1,260** | - | - | - |
| • Automated fingerprinting identification system (S-DA) | 3,648 | 248 | **3,400** | - | - | - |
| • PT-6A engine overhauls (I-DA) | 4,200 | - | **350** | 1,050 | 700 | 2,100 |
| **Moncton, New Brunswick** | | | | | | |
| • Construct aircraft hangar (I-DA) | 7,640 | - | **313** | 6,244 | 1,083 | - |
| Other S&S projects | | | **6,197** | 1,981 | 6,405 | |
| ***Total S&S*** | | | **12,465** | 10,580 | 8,988 | |

*(continued on next page)*

## Capital Project Listing *(continued)*

| Business Line<br>*($000s)* | Forecast Total Estimated Cost | Forecast Spending to March 31, 2001 | Planned Spending 2001-02 | Planned Spending 2002-03 | Planned Spending 2003-04 | Future Years' Spending |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Departmental Administration (DA)*** | | | | | | |
| **Headquarters** | | | | | | |
| • Transport Integrated Personnel System (S-DA) | 11,228 | 11,198 | **30** | - | - | - |
| • Records Management System (S-DA) | 10,039 | 3,700 | **6,339** | - | - | - |
| • Windows 2000 software upgrade (I-DA) | 3,500 | 1,000 | **900** | 1,600 | - | - |
| • Oracle Release 11i Upgrade (I-DA) | 6,110 | - | **1,596** | 4,399 | 115 | - |
| Other DA projects | | | **4,348** | 2,006 | 7,890 | |
| ***Total DA*** | | | **13,213** | 8,005 | 8,005 | |
| **Total Capital Spending** | | | **97,449** | 83,330 | 126,562 | |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

## Table 3 — Summary of Transfer Payment Spending by Business Line

| **Business Line** *($000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | **Planned Spending 2001-2002** | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Grants** | | | | |
| Policy | 22,548 | **22,887** | 22,887 | 22,887 |
| Programs and Divestiture | 36,300 | - | - | - |
| Safety and Security | 115 | - | - | - |
| Departmental Administration | - | - | - | - |
| **Total Grants** | 58,963 | **22,887** | 22,887 | 22,887 |
| **Contributions** | | | | |
| Policy | 36,360 | **35,895** | 32,217 | 30,642 |
| Programs and Divestiture | 190,982 | **184,622** | 166,298 | 144,215 |
| Safety and Security | 14,980 | **12,523** | 12,523 | 12,523 |
| Departmental Administration | - | - | - | - |
| **Total Contributions** | 242,322 | **233,040** | 211,038 | 187,380 |
| **Total Transfer Payments** | 301,285 | **255,928** | 233,925 | 210,267 |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*

## Table 4 — Details on Transfer Payment Programs

The following table presents information concerning each of our transfer payment programs for which the total estimated cost (TEC) of the program exceeds $5 million.

| Program Name | Our objective is to . . . | And the expected results . . . |
|---|---|---|
| **Policy** | | |
| Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services (ongoing program). | Assist the Province in providing ferry services in the waters of British Columbia. | Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia. |
| Contribution for non-VIA Rail passenger services (TEC $37.3 M). | Ensure the provision of transportation services to remote regions. | Continued access to rail service for Canadians in remote areas (between Sept-Îles and Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie and Hearst; and Toronto and North Bay). |
| Contribution for ferry and coastal passenger and freight services (ongoing program). | Monitor ferry service operations with a view to reduce operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions. | Safe, reliable and affordable ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules. |
| Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada (ongoing program). | Assist the CWB with the acquisition and leasing of hopper cars. | Efficient transportation of grain in Western Canada. |
| Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to Canadian National Railways (ongoing program). | Assume responsibility for that portion of the pension costs not payable by the Government of Newfoundland or Canadian National Railways for the transferred employees. | Ensure a pension income equivalent to the provincial plans at the time of transfer is accessible for the former provincial employees. |
| Contribution toward the Quebec Bridge Restoration Program (TEC $6 M). | Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the federal government in 1918. | Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge. |

## Transfer Payments *(continued)*

| Program Name | Our objective is to . . . | And the expected results . . . |
|---|---|---|
| **Programs and Divestiture** | | |
| Contributions for the operation of non-National Airport System (NAS) airports (ongoing program). | Provide operating subsidies to airport sites across Canada. | Safe operations at non-NAS airports not yet transferred (and not yet eligible for ACAP). |
| Airports Capital Assistance Program (maximum of $190 million over 5 years). | Assist eligible airports in financing capital projects. | Safe operations, protection of assets, and reduced costs at non-NAS airports. |
| Port Divestiture Fund (TEC $115 M). | Provide assistance/incentive to potential non-federal port encourage acceptance of the port and facilities with an undertaking to continue port operations and to assist in bringing the port property to a minimum safety and operating standard. | Facilitate the transfer/divestiture of regional/local ports to local groups (implementation of the National Marine Policy). |
| Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional, industrial development and tourism (ongoing program). | Participate in joint federal-provincial financing of the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads. | Improve transportation safety and efficiency and promote economic development. |
| Newfoundland Regional Trunk Roads (TEC $235 M). | Improve highway capacity in lieu of rail transportation following the termination of most rail links. | Improve transportation safety and efficiency and promote economic development. |
| Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland (TEC $405 M). | Construct links of the TCH in Newfoundland and Labrador in exchange for the termination of rail operations in the province. | Strengthen and improve the TCH in Newfoundland and Labrador. |

## Transfer Payments *(continued)*

| Program Name | Our objective is to . . . | And the expected results . . . |
|---|---|---|
| (S) Payments to CN Rail in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge in Montreal, and for the rehabilitation work on the roadway portion of the bridge (ongoing program). | Compensate CN for the federal decision to remove tolls, and to contribute to a major rehabilitation of the roadway portion of the bridge. | Defray negative impact on CN's revenues of the removal of the tolls and support safe operation of vehicles on the bridge and approaches. |
| (S) Northumberland Strait Crossing subsidy payment (ongoing program). | Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland. | Provide continuous and efficient year-round transportation for people and goods between Prince Edward Island and the mainland. |
| **Safety and Security** | | |
| Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act* (ongoing program). | Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings. | Reduce the risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings. |
| National Safety Code (TEC $17.8 M). | Provide assistance to provinces and territories in support of the uniform application of the National Safety Code Standards to extra-provincial carriers. | Improve safety levels, safety monitoring capabilities, and national uniformity of standards. |

## Table 5 — Source of Respendable and Non-respendable Revenue

| Business Line<br>*($000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | Planned Spending 2001-2002 | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Respendable Revenue:** | | | | |
| ***Policy*** | | | | |
| International marketing revenue | - | **50** | 50 | 50 |
| Rental revenue | 100 | - | - | - |
| Revenues for provision of statistical data | 299 | - | - | - |
| Miscellaneous revenues and recoveries | 137 | - | - | - |
| | 536 | **50** | 50 | 50 |
| ***Programs and Divestiture*** | | | | |
| Harbours and ports revenues (net of commissions) | 12,457 | **9,707** | 5,351 | 4,838 |
| Airports - Concessions | 4,288 | **2,471** | 183 | 183 |
| Airports - Rentals | 7,218 | **6,628** | 5,084 | 5,174 |
| Airports - Landing fees | 9,194 | **5,704** | 632 | 632 |
| Airports - General terminal fees | 5,250 | **4,302** | 412 | 412 |
| Airports - Lease and chattel payments | 211,710 | **227,827** | 270,491 | 285,503 |
| Miscellaneous revenues and recoveries | 1,506 | **1,107** | 43 | 43 |
| | 251,622 | **257,746** | 282,196 | 296,785 |
| ***Safety and Security*** | | | | |
| Aviation safety fees | 12,272 | **10,959** | 10,948 | 10,948 |
| Revenues from other government departments for aircraft services | 2,107 | **2,075** | 2,075 | 2,075 |
| Marine safety fees | 8,032 | **7,374** | 7,374 | 7,374 |
| Road safety fees | 670 | **350** | 350 | 350 |
| Shortline rail inspections and other revenue | 125 | **63** | 63 | 63 |
| Recoveries from other government departments for aircraft services | 30,540 | **28,501** | 28,501 | 28,501 |
| Revenues and recoveries from Research and development activities | 4,706 | **1,925** | 1,925 | 1,925 |
| Miscellaneous revenues and recoveries | 115 | **131** | 131 | 131 |
| | 58,567 | **51,378** | 51,367 | 51,367 |

*(Continued on next page)*

## Source of Respendable and Non-respendable Revenue (*continued*)

| **Business Line** *($000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | **Planned Spending 2001-2002** | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| ***Departmental Administration*** | | | | |
| Lease and concession revenue | 944 | **580** | 266 | 92 |
| Recoveries for training and computer services | 627 | **464** | 464 | 464 |
| | 1,571 | **1,044** | 730 | 556 |
| **Total Respendable Revenue** | 312,295 | **310,218** | 334,343 | 348,758 |
| **Non-respendable Revenue:** | | | | |
| ***Policy*** | | | | |
| Hopper car leases | 10,000 | **10,000** | 10,000 | 10,000 |
| ***Programs and Divestiture*** | | | | |
| Non-navigational assets - St. Lawrence Seaway | 4,000 | **5,000** | 5,000 | 5,000 |
| Ports sales and chattels | - | **-** | - | 45 |
| Canada Port Authorities - Stipends | 9,130 | **9,546** | 10,009 | 10,503 |
| | 13,130 | **14,546** | 15,009 | 15,548 |
| **Total Non-respendable Revenue** | 23,130 | **24,546** | 25,009 | 25,548 |
| **Total Revenues** | 335,425 | **334,764** | 359,352 | 374,306 |

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*

## Table 6 — Net Cost of Program for the Estimates Year

| **Total Department** *($000's)* | **2001-2002** |
|---|---|
| **Gross Planned Spending** | 1,251,323 |
| ***Plus: Services received without charge:*** | |
| Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC) | 24,909 |
| Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat | 18,643 |
| Workman's compensation coverage provided by Human Resources Development Canada (HRDC) | 4,798 |
| Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada | 5,016 |
| | 53,366 |
| **Gross Program Cost** | 1,304,689 |
| ***Less:*** | |
| Respendable Revenue | 310,218 |
| Non-respendable Revenue | 24,546 |
| **Net Cost of Program** | **969,925** |

Due to rounding, columns may not add to totals shown

## Table 7 — Loans, Investments and Advances

This table reflects the expected outstanding balances on loans owed to Transport Canada at the end of each fiscal year.

| **Business Line** *($000's)* | Forecast Spending 2000-2001[1] | **Planned Spending 2001-2002** | Planned Spending 2002-2003 | Planned Spending 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| ***Programs and Divestiture*** | | | | |
| Loan to Hamilton Harbour Commission [2] | - | - | - | - |
| Loan to Saint John Harbour Bridge Authority | 26,013 | **25,866** | 25,569 | 25,276 |
| Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority | 724 | **699** | 673 | 645 |
| **Total Outstanding Loan Balance** | 26,737 | **26,565** | 26,242 | 25,921 |

Due to rounding, columns may not add to totals shown

1. *Reflects best forecast to the end of the fiscal year.*
2. *The remaining $25K debenture was purchased in June 2000.*

## Table 8 — Main Estimates Spending Authority

| Vote | *($000's)* | Main Estimates 2001-2002 | Main Estimates 2000-2001 |
|---|---|---|---|
| | **Budgetary** | | |
| 1 | Operating expenditures | **131,005** | 145,963 |
| 5 | Capital expenditures | **97,449** | 81,395 |
| 10 | Grants and Contributions | **203,528** | 284,668 |
| 15 | Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. | **116,237** | 38,641 |
| 20 | Payments to Marine Atlantic Inc. | **36,347** | 48,378 |
| 25 | Payments to VIA Rail Canada Inc. | **247,739** | 170,304 |
| (S) | Minister of Transport - Salary and motor allowances | **52** | 52 |
| (S) | Payments to Canadian National Railway Company - Victoria Bridge, Montreal | **4,000** | 11,315 |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | **48,471** | 48,401 |
| (S) | Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements | **1,577** | 1,631 |
| (S) | Northumberland Straight Crossing subsidy payment | **48,400** | 47,600 |
| | **Total Department** | **934,805** | 878,348 |

Due to rounding, columns may not add to total shown.

# 6.0 Other Information

## 6.1 Legislation Administered

**The Minister has sole responsibility to Parliament for the following Acts:**

| | |
|---|---|
| *Aeronautics, An Act respecting Regulations made pursuant to s. 5* | 1969-70, c. 45 |
| *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act* | 1992, c. 5 |
| *Blue Water Bridge Authority Act* | 1964-65, c. 6 |
| *Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company Act* | 1934, c. 63 |
| *Canada Marine Act* | 1998, c. 10 |
| *Canada Ports Corporation Act* | R.S. 1985, c. C-9 |
| *Canada Transportation Act* | 1996, c. 10 |
| *CN Commercialization Act* | 1995, c. 24 |
| *Canadian National Montreal Terminals Act, 1929* | 1929, c. 12 |
| *Canadian National Toronto Terminals Act* | 1960, c. 26 |
| *Carriage by Air Act* | R.S. 1985, c. C-26 |
| *Carriage of Goods by Water Act* | 1993, c. 21 |
| *Civil Air Navigation Services Commercialization Act* | 1996, c. 20 |
| *Coasting Trade Act* | 1992, c. 31 |
| *Department of Transport Act* | R.S. 1985, c. T-18 |
| *(The) Hamilton Harbour Commissioners' Act* | 1912, c. 98 |
| *Harbour Commissions Act* | R.S. 1985, c. H-1 |
| *Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act* | 1906-07, c. 22 |
| *International Rapids Power Development* | 1952, c. 157 |
| *Marine and Aviation War Risks Act* | R.S.C. 1970, c. W-3 |
| *Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act* | 1986, c. 36 |
| *Marine Insurance Act* | 1993, c. 22 |
| *Marine Transportation Security Act* | 1994, c. 40 |
| *Maritime Code Act* | 1977-78, c. 41 |
| *Meaford Harbour, An Act respecting* | 1866, c. 78; 1907-08, c. 46 |
| *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* | R.S. 1985, c. M-9 |
| *Motor Vehicle Safety Act* | 1993, c. 16 |
| *Motor Vehicle Transport Act, 1987* | R.S. 1985, c. 29 (3rd Supp.) |
| *National Transcontinental Railway Act* | 1903, c. 71 |
| *Navigable Waters Protection Act* | R.S. 1985, c. N-22 |
| *Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act* | 1985, c. 35 |
| *Northumberland Strait Crossing Act* | 1993, c. 43 |
| *Ontario Harbours Agreement Act* | 1963, c. 39 |
| *Pilotage Act* | R.S. 1985, c. P-14 |

| | |
|---|---|
| *Port Warden for the Harbour of Montreal, An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of* | 1882, c. 45 |
| *Port Warden in the Harbour of Quebec, An Act to provide for the appointment of a* | 1871, c. 33 |
| *Railway Relocation and Crossing Act* | R.S. 1985, c. R-4 |
| *Railway Safety Act* | R.S. 1985, c. 32 (4th Supp.) |
| *Safe Containers Convention Act* | R.S. 1985, c. S-1 |
| *Shipping Conferences Exemption Act, 1987* | R.S. 1985, c. 17 (3rd Supp.) |
| *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* | 1992, c. 34 |
| *United States Wreckers Act* | R.S. 1985, c. U-3 |
| *Winnipeg Terminals* | 1907, c. 52; 1914, c. 57 |

**The Minister shares responsibility to Parliament for the following Acts:**

| | |
|---|---|
| *Aeronautics Act*<br>(Minister of National Defence) | R.S. 1985, c. A-2 |
| *Arctic Waters Pollution Prevention Act*<br>(Minister of Indian Affairs and Northern Development; Minister of Natural Resources) | R.S. 1985, c. A-12 |
| *Bills of Lading Act*<br>(Minister of Justice and Attorney General of Canada) | R.S. 1985, c. B-5 |
| *Canada Shipping Act*<br>(Minister of Fisheries and Oceans) | R.S. 1985, c. S-9 |
| *Excise Tax Act*<br>(Minister of Finance; Minister of National Revenue) | R.S. 1985, c. E-15 |
| *Government Property Traffic Act*<br>(Minister of Public Works and Government Services) | R.S. 1985, c. G-6 |
| *National Energy Board Act*<br>(Minister of Natural Resources) | R.S. 1985, c. N-7 |
| *Non-Smokers' Health Act*<br>(Minister of Human Resources Development) | R.S. 1985, c. 15 (4th Supp.) |
| *Ste-Foy-St-Nicolas Bridge Act*<br>(Minister of Public Works and Government Services) | 1964-65, c. 16 |

**Disclaimer:**

Please note that the above list of statutes has been prepared for use as a ready reference and has no legal force or effect. For all purposes of interpreting and applying the statutes, users should consult the *Revised Statutes of Canada, 1985*, and any pertinent statutory instruments.

Transport Canada's regulations and orders are too numerous to list. Please consult the Consolidated Regulations of Canada, 1978 and any pertinent amending statutory instruments, as published in the *Canada Gazette*, Part II.

## 6.2 Contact List

### TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

**Web Site:**
http://www.tc.gc.ca

**Mailing Address:**
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

**General Enquiries:**
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

**Library and Research Services Centre:**
(613) 998-5128

### TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

**Atlantic Region**
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

**Quebec Region**
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

**Ontario Region**
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

**Prairie and Northern Region**
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

**Pacific Region**
620–800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

# Index


*A*

Air Canada–Canadian airlines merger · 22
Air Policy · 25
Airport programs · 26

*C*

*Canada Shipping Act* · 36
Civil Aviation · 20

*E*

Environmental management systems · 35

*G*

Government-On-Line · 33
Grain Transportation and Handling · 29
Greenhouse gas emissions · 34

*I*

Inspection and Monitoring Program · 17
Intelligent Transportation Systems · 27

*M*

Marine Liability Act · 38
Marine Policy · 30
Marine Safety · 23
*Motor Vehicle Safety Act* · 36
*Motor Vehicle Transport Act, 1987* · 37

*P*

Port programs · 31

*R*

Rail Safety Direction 2006 · 20
Regulatory Reform · 15
Research and Development Program · 18
Review of the *Canada Transportation Act* · 32
Road Safety Vision 2001 · 19

*S*

Safety Management Systems · 16
Security at Canadian Airports · 22
*Shipping Conferences Exemption Act, 1987* · 38
Surface infrastructure · 28
Sustainable Development Strategy · 34

*T*

Toronto Waterfront Revitalization · 7
Transport Canada Business Lines · 9
Transport Canada Organizational Chart · 8
Transportation Appeal Tribunal of Canada Act · 37

*V*

VIA Rail · 30

BUDGET DES DÉPENSES

# Transports Canada

## Budget des dépenses
## 2001-2002

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

## Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

**Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement** présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

**Partie II – Le Budget principal des dépenses** étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

**Partie III – Le Plan de dépenses du ministère** est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a demandé que Transport Canada et treize autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplacement de leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exempté le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2001

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : http://publications.tpsgc.gc.ca

No. de catalogue BT31-2/2002-III-48

ISBN 0-660-61479-0

# Transports Canada

## Budget des dépenses 2001-2002

## Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports

# Table des matières

**Sommaire exécutif** ..... **4**

**1.0 Messages** ..... **5**

1.1 Message du ministre ..... 5
1.2 Lettre de déclaration ..... 6

**2.0 Aperçu de Transport Canada** ..... **7**

2.1 Quoi de neuf ..... 7
2.2 Vision, mission et mandat ..... 7
2.3 Rôles et responsabilités ..... 7
*2.3.1 Structure ministérielle* ..... *7*
*2.3.2 Autres organismes fédéraux et sociétés d'État s'occupant des transports* ..... *10*
2.4 Objectifs stratégiques du Ministère ..... 11
2.5 Contexte de planification — Enjeux et priorités ..... 11
2.6 Dépenses prévues du Ministère ..... 14

**3.0 Plans, résultats et ressources** ..... **15**

3.1 Principaux engagements en matière de résultats ..... 15
3.2 Résultats, activités et ressources prévus ..... 16
*3.2.1 Assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire* ..... *16*
*3.2.2 Contribuer à la prospérité du Canada* ..... *27*
*3.2.3 Protéger l'environnement physique* ..... *37*

**4.0 Initiatives horizontales** ..... **39**

4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires ..... 39
4.2 Stratégie de développement durable ..... 44
4.3 Initiatives d'amélioration de la gestion ..... 48
*4.3.1 Modernisation de la fonction de contrôleur* ..... *48*
*4.3.2 Stratégie d'information financière* ..... *48*
*4.3.3 Gestion et technologies de l'information* ..... *48*
*4.3.4 Ressources humaines* ..... *49*

**5.0 Renseignements financiers** ..... **50**

**6.0 Autres renseignements** ..... **63**

6.1 Lois administrées ..... 63
6.2 Qui contacter ..... 65

**Index** ..... **66**

# Liste des tableaux

**Tableau 1 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activité ..... 50**

**Tableau 2 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations ..... 51**

**Tableau 3 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activité ..... 54**

**Tableau 4 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert ..... 55**

**Tableau 5 — Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor ..... 58**

**Tableau 6 — Coûts nets du programme pour l'année visée par le Budget des dépenses ..... 60**

**Tableau 7 — Prêts, investissements et avances ..... 61**

**Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses ..... 62**

# Sommaire exécutif

On trouvera ci-après une liste de quelques-unes des initiatives prises par le Ministère pour s'acquitter de ses principaux engagements en matière d'objectifs stratégiques et de résultats. Ces initiatives et d'autres plans sont exposés plus en détail dans ce rapport, aux côtés de leurs résultats prévus.

## ASSURER DES NORMES DE QUALITÉ ÉLEVÉES POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE

- ❑ Parachever la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, introduire de nouveaux règlements en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, modifier la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et la *Loi sur l'aéronautique*, et présenter un projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada, en plus de prendre d'autres initiatives d'ordre réglementaire (↷ section 4.1 à partir de la p. 39).
- ❑ Poursuivre nos efforts au sujet du programme Vision sécurité routière 2001 (↷ p. 20), du programme de sécurité ferroviaire Direction 2006 (↷ p. 21) et du programme de l'Aviation civile Vol 2005 (↷ p. 22)
- ❑ Assurer la surveillance réglementaire de la fusion entre Air Canada et Canadien International (↷ p.23)
- ❑ Adopter le système de détection d'explosifs dans les aéroports canadiens (↷ p. 24).

## CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA

- ❑ Prendre plusieurs initiatives au sujet de la politique aérienne du Canada (↷ p. 27).
- ❑ Poursuivre la cession des aéroports (↷ p. 28) et des ports (↷ p. 34).
- ❑ Élaborer un plan sur les systèmes intelligents de transport pour le Canada (↷ p. 29).
- ❑ Présenter une nouvelle loi sur la responsabilité maritime (↷ section 4.1 à partir de la p. 39).
- ❑ Revoir la *Loi sur les transports au Canada* (↷ p. 35).
- ❑ Élaborer un plan stratégique répertoriant les services qui seront offerts en ligne dans le cadre de l'initiative du Gouvernement en direct (↷ p. 35).

## PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

- ❑ Faire avancer la durabilité des transports au Canada (↷ p. 37).
- ❑ Mettre en œuvre la deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada et poursuivre les travaux pour respecter les défis et les engagements qui y sont énoncés (↷ section 4.2 à partir de la p. 44).

# 1.0 Messages

## 1.1 Message du ministre

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2001-2002 sur les plans et les priorités* de Transports Canada, qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices. Nos travaux s'appuyeront sur nos progrès réalisés jusqu'ici en aidant à créer un réseau de transport en mesure de servir le Canada et les Canadiens au cours de ce nouveau millénaire.

Notre but est de défendre les intérêts du Canada en offrant un réseau de transport intégré au seuil du XXI$^{e}$ siècle. Pour ce faire, nous devons créer un climat d'innovation propice à l'implantation d'un réseau sûr et durable, capable de nous relier à de nouveaux marchés et destinations à travers la planète et exploiter le pouvoir des technologies pour en améliorer l'efficacité et la capacité.

Je suis convaincu qu'au cours des années à venir, nous réussirons à atteindre nos buts stratégiques, qui sont d'assurer la sécurité et la sûreté, de contribuer à la prospérité du Canada et de protéger le milieu physique. Les transports sont bien plus que du béton, de l'asphalte et de l'acier. Les transports s'adressent aux gens et visent à leur offrir des choix sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Nous entendons continuer de peaufiner et d'améliorer la façon dont nous utilisons nos ressources et notre influence. Nous continuerons de consulter d'autres gouvernements, le secteur privé, les intervenants et le public, et d'établir des partenariats avec eux, étant donné que le travail d'équipe qui résulte de ces alliances est essentiel à l'atteinte des résultats que nous visons.

Je vous invite à lire ce rapport, et suis convaincu qu'il vous permettra de mieux comprendre la contribution de Transports Canada à l'amélioration du réseau de transport du Canada.

**L'honorable David M. Collenette, C.P., député**
**Ministre des Transports**

## 1.2 Lettre de déclaration

**DÉCLARATION**

***Rapport sur les plans et les priorités 2001-2002***

J'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001* de

**TRANSPORTS CANADA**

À ma connaissance, les renseignements figurant dans ce rapport :

1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats escomptés du Ministère;
2. sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation d'un rapport sur les plans et les priorités* (RPP);
3. sont complets et exactes;
4. reposent sur la solidité des systèmes d'information et de gestion du Ministère.

Je suis satisfaite des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.

Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.

**Signature :**

**Nom :** Margaret Bloodworth

**Titre :** Sous-ministre

**Date :** FEB 2 6 2001

# 2.0 Aperçu de Transport Canada

## 2.1 Quoi de neuf

**Revitalisation du secteur riverain de Toronto.** L'automne dernier, le gouvernement fédéral a fait part de son intention de participer à la première phase du projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, à l'appui de l'offre faite par cette ville d'organiser les Jeux olympiques et paralympiques de 2008. Le gouvernement fédéral, la province de l'Ontario et la ville de Toronto seront partenaires à parts égales dans ce projet et ont créé un comité directeur intergouvernemental de hauts fonctionnaires de chaque gouvernement, Transports Canada assumant le rôle de ministère fédéral responsable. Le comité est chargé de coordonner la participation des gouvernements et de recommander des plans d'action pour donner suite à ce projet.

## 2.2 Vision, mission et mandat

### *Notre vision*

LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT POUR LE CANADA ET LES CANADIENS.

### *Notre mission*

ÉTABLIR ET ADMINISTRER DES POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET SERVICES POUR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT.

### *Notre mandat*

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement. Le cadre juridictionnel du Canada est tel que tous les niveaux de gouvernement assument une part des responsabilités du réseau de transport du pays. Transports Canada exécute ses programmes et fournit ses services en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels (☙ section 6.1 pour une liste des lois administrées par le ministre des Transports). Notre objectif est d'élaborer un cadre politique et législatif moderne et pertinent, qui garantisse la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité du réseau de transport du Canada.

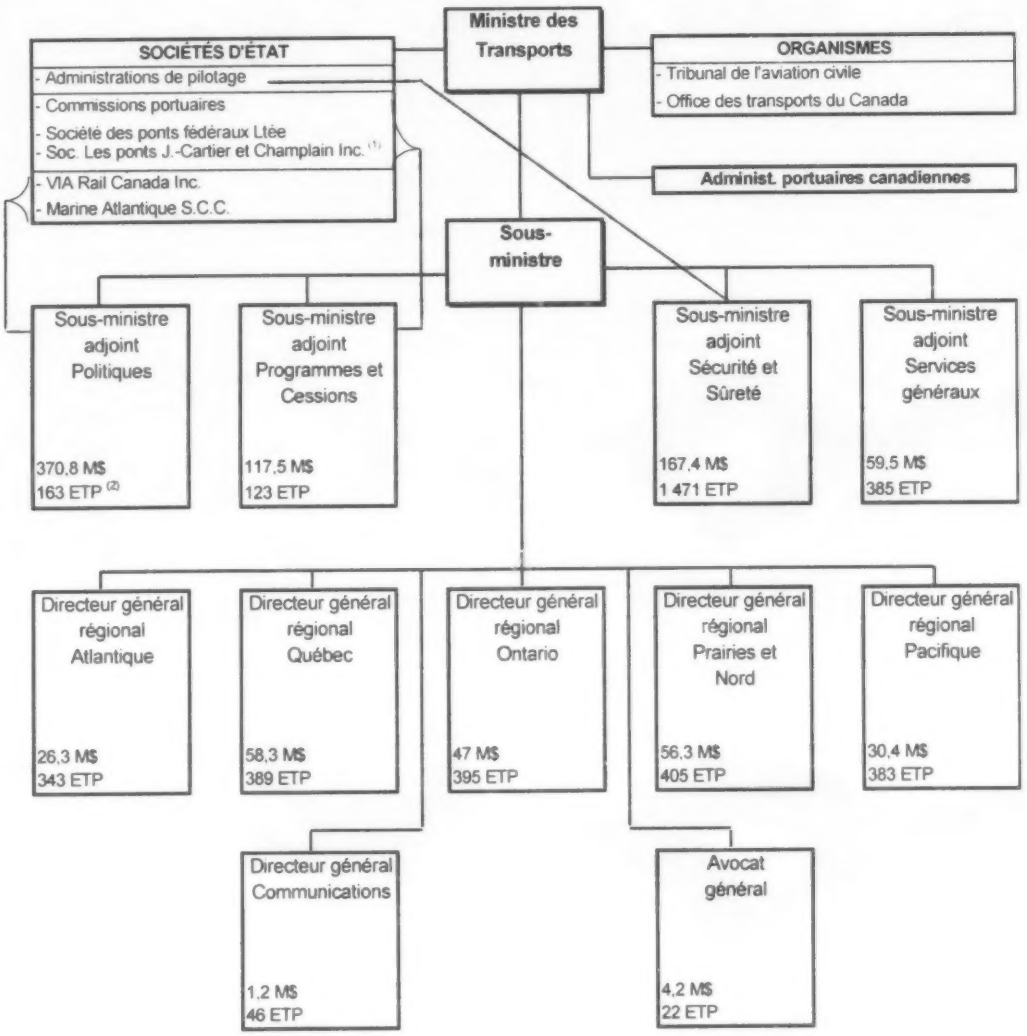
## 2.3 Rôles et responsabilités

### 2.3.1 Structure ministérielle

Transports Canada emploie environ 4 200 personnes à travers tout le pays. À l'Administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (Politique, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Services généraux) relèvent directement de la sous-ministre et sont chargés d'établir les

programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux. Le Groupe des Communications et l'avocat général du Ministère ont également leurs bureaux à l'Administration centrale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également de la sous-ministre et sont chargés des opérations quotidiennes des secteurs d'activité situés dans leur sphère de responsabilité géographique. Ils exploitent également 70 centres de Transports Canada disséminés à travers tout le pays et créés comme point central de coordination dans chaque région pour veiller à ce que les services soient fournis le plus près possible des clients et des intervenants. Un organigramme du Ministère constitue la figure 1.

**Figure 1 — Organigramme de Transports Canada**




*(1) Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCC) est une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée.*
*(2) ETP - équivalents à temps plein*

Les activités du Ministère s'articulent autour de quatre secteurs (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Administration ministérielle), qui sont subdivisés en secteurs de service. Ceux-ci sont décrits à la figure 2.

**Figure 2 — Secteurs d'activité de Transports Canada**

| | Politiques | Programmes et Cessions | Sécurité et Sûreté | Administration ministérielle |
|---|---|---|---|---|
| Objectif | *Élaborer et mettre en œuvre des politiques qui appuient un réseau de transport compétitif, efficace et efficient pour le Canada.* | *Élaborer et administrer des programmes et stratégies, y compris les cessions et l'intendance après les cessions, qui contribuent le mieux à la sécurité, à l'efficacité et au rendement du réseau de transport, selon des principes de développement durable.* | *Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.* | *Fournir des services de soutien efficaceset efficients répondant aux besoins du Ministère.* |
| Activités | Établir le cadre politique et législatif de tous les moyens de transport de compétence fédérale. À l'appui de ce rôle, ce secteur assure également la surveillance et l'analyse du réseau de transport et se livre à des études économiques et à l'évaluation des programmes. | Négocie la cession des aéroports et des ports et joue un rôle appréciable de gérant. Exploite les ports et aéroports jusqu'à leur cession, administre les programmes relatifs au réseau routier et aux ponts, assume les fonctions de propriétaire dans les aéroports, les ports, les ponts et les sites du système de navigation aérienne et gère le portefeuille de biens immobiliers du Ministère. Sur le front de l'environnement, assume un rôle dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports en ce qui concerne la durabilité des transports. | Est avant tout responsable de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport. C'est lui qui élabore les lois, règlements et normes à l'échelle nationale et qui s'occupe des activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de recherche et développement visant à promouvoir la sécurité et la sûreté de tous les moyens de transport. Ce secteur prépare des plans de mesures d'urgence, il assure la sûreté des personnes qui travaillent dans les secteurs réglementés des aéroports et il fournit des services des aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport. | Épaule les autres secteurs d'activité du Ministère en leur fournissant des services essentiels dans les secteurs des finances, de l'informatique, de l'administration, des ressources humaines, de la direction générale, des affaires juridiques, des vérifications et examens et des communications internes et extérieures. |
| Services/produits | • Politique des transports<br>• Surveillance et analyse du système des transports | • Aéroports<br>• Ports<br>• Surface<br>• Environnement | • Sécurité multimodale<br>• Sécurité aérienne<br>• Sécurité maritime<br>• Sécurité ferroviaire<br>• Transport des marchandises dangereuses<br>• Sécurité routière<br>• Recherche et développement<br>• Sûreté et préparatifs d'urgence<br>• Services des aéronefs | • Services généraux<br>• Gestion ministérielle |
| Ressources | 373 605 M$<br>189 ETP | 197 031 M$<br>421 ETP | 277 424 M$<br>2 846 ETP | 93 045 M$<br>698 ETP |

## 2.3.2 Autres organismes fédéraux et sociétés d'État s'occupant des transports

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe néanmoins d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. En voici la liste :

L'**Office des transports du Canada** — est responsable de la réglementation économique des transports et de l'examen des plaintes déposées à l'égard des droits fixés par les Administrations portuaires canadiennes et des plaintes relatives aux prix des services aériens intérieurs sur les routes desservies par un seul transporteur, sans oublier les plaintes relatives aux conditions et modalités des tarifs aériens. Au sein du réseau de transport réglementé par le gouvernement fédéral, l'Office est également investi du pouvoir d'éliminer les obstacles excessifs à la mobilité des personnes atteintes d'une déficience.

Le **Tribunal de l'aviation civile** — est un organisme indépendant qui, à la demande du milieu aéronautique, analyse les décisions prises par le ministre des Transports au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le tribunal a également pour mission de réviser sur demande les sanctions administratives infligées en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*. Une initiative législative en cours aura pour effet de transformer le tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multimodal (TATC), qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. (☞ Section 4.1 pour plus de précisions sur le nouveau TATC.)

Le **Bureau de la sécurité des transports du Canada** — est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transport régi par Transports Canada. Deux instruments régissent les rapports entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports : la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* est la loi habilitante du Bureau, et le protocole d'entente qui régit les rapports entre les deux organismes.

**Marine Atlantique S.C.C.** — est une société d'État qui exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique, pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney–Port aux Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney–Argentia).

**VIA Rail Canada Inc.** — est une société d'État qui gère la plupart des trains de voyageurs au Canada.

La **Société des ponts fédéraux Ltée** — est une société d'État qui exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

Les **Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.** — est une société d'État filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée qui assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, de l'estacade du pont Champlain, du pont Mercier, du tunnel Melocheville et de l'autoroute Bonaventure à Montréal.

**Autres ponts** — le pont Blue Water (Ontario–Michigan), le pont Peace (Ontario–New-York) et le pont international Sault Ste. Marie (Ontario–Michigan) sont exploités indépendamment du Ministère, en vertu de lois administrées par le ministre des Transports; ils sont financièrement

autonomes. Le pont de la Confédération (Nouveau-Brunswick–Î.-P.-É.) reçoit une subvention indexée du Ministère.

Les **Administrations de pilotage (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES)** — fournissent des services de pilotage maritime sûr et efficaces.

## 2.4 Objectifs stratégiques du Ministère

Comme en témoigne la partie II du *Budget des dépenses 2001-2002*, les objectifs stratégiques visés par Transports Canada sont :

- *d'assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire;*
- *de contribuer à la prospérité du Canada;*
- *de protéger l'environnement physique;*
- *de travailler avec nos partenaires et nos clients;*
- *de renforcer nos services;*
- *de fournir un milieu de travail stimulant et valorisant.*

Les trois premiers objectifs sont mis au premier plan par rapport à nos priorités et à nos principaux engagements en matière de résultats. (Voir tableau sur les principaux engagements en matière de résultats à la p. 15.)

## 2.5 Contexte de planification — Enjeux et priorités

Les transports sont un élément crucial du bien-être du Canada et Transports Canada s'évertue à offrir un réseau de transport national encore supérieur qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui. Au seuil d'un siècle nouveau, Transports Canada se trouve aux prises avec un certain nombre de défis fondamentaux : une économie mondialisée éminemment compétitive, l'importance accrue que l'on attache au savoir et à l'innovation, les pressions sans relâche qui s'exercent sur l'environnement, la situation propre aux collectivités urbaines et rurales, et l'intégration des économies nord-américaines.

Pour s'attaquer à ces défis, le Ministère s'est fixé des priorités et des plans qui devraient lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques. Les priorités analysées ci-après orienteront nos travaux au cours des deux à trois prochaines années tandis que nous nous évertuons à exécuter des programmes et à fournir des services financièrement responsables, innovants, équilibrés et justes.

**Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté.** Le public continue d'exiger un réseau de transport parmi les plus sûrs du monde. La sécurité dépendra de facteurs comme la croissance du secteur des transports, la rapidité des progrès technologiques dans l'industrie et les tendances démographiques. On continuera de faire pression sur nous pour que nous gérions les risques de sécurité, réels ou perçus, d'une manière plus intégrée et systématique. De plus, la mondialisation nous oblige à nous préparer à collaborer de manière plus efficace avec le milieu international afin de mieux harmoniser les règles, les normes et les règlements régissant les transports entre les pays, sans compromettre la rigueur de nos normes de sécurité. L'un des grands défis qui se posera au cours des années à venir sera l'évolution de notre rôle de garant de la sécurité, en vertu duquel le Ministère n'est plus propriétaire de vastes segments du réseau de

transport pas plus qu'il ne les exploite. L'élaboration et l'administration constantes des politiques, règlements et services nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité et de sûreté élevé ne concernent pas uniquement Transports Canada, mais également les entités que nous réglementons et le public voyageur.

**Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée.** Le commerce mondial poursuit sa croissance dynamique, qui dépasse largement la croissance des échanges intérieurs. Les activités dans le domaine des transports suivent une courbe analogue, et ce sont les activités internationales des compagnies de camionnage, de chemin de fer, d'aviation et de transport maritime qui décident de leur croissance. Les entreprises mondiales estiment qu'il faut uniformiser les cadres stratégiques entre les États pour faciliter le mouvement sans entraves des marchandises et des capitaux. Il s'ensuit que les cadres de notre marché national et les régimes de réglementation sont l'objet de négociations et de débats plus nombreux, autant à l'échelle internationale que régionale. Il est évident que les programmes nationaux et internationaux du Ministère sont de plus en plus entrelacés. Pour réussir dans une économie ainsi mondialisée, le Canada doit être concurrentiel à l'échelle mondiale et plusieurs initiatives prises par le Ministère depuis quelques années visent précisément à rehausser le niveau de compétitivité. Par exemple, la déréglementation de l'industrie du camionnage et de l'industrie des transporteurs aériens nationaux, l'assouplissement des règlements économiques dans l'industrie ferroviaire, la signature d'accords de « ciel ouvert » avec nos principaux partenaires commerciaux et la récente libéralisation des politiques régissant les vols internationaux tout-cargo et d'affrètement ont incontestablement contribué à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel. Nos politiques de déréglementation et de réduction des subventions ont abouti à une amélioration des performances du réseau et, en raison de l'intense concurrence résultant de la déréglementation, les gains enregistrés au chapitre de la productivité ont été répercutés sur les consommateurs et les expéditeurs sous forme d'une baisse des prix.

**Parachever les programmes de cessions.** En vertu de la Politique nationale des aéroports (PNA) de 1994, tous les aéroports de Transports Canada, à l'exception des aéroports désignés comme éloignés, sont cédés à des exploitants locaux. De même, la Politique maritime nationale de 1995 a révélé que Transports Canada se dessaisirait des titres de propriété et cesserait l'exploitation de jusqu'à 549 ports régionaux, locaux et éloignés. L'objectif de ces deux politiques est de céder la propriété des actifs à ceux qui sont le mieux placés pour faire concorder les besoins locaux avec les réalités économiques locales et d'assurer que les usagers règlent leur juste part des coûts. Le programme de cessions aéroportuaires approche de son terme tandis que les cessions portuaires vont de bon train. Il n'en reste pas moins que les deux programmes sont en butte à des difficultés extérieures, notamment aux revendications territoriales des Autochtones et aux préoccupations exprimées par les provinces.

**Faciliter la transition vers une économie axée sur le savoir.** Dans la nouvelle économie, le gouvernement se doit d'utiliser les nouvelles technologies de l'information et des communications pour mieux servir les Canadiens. C'est à cette fin que le gouvernement a adopté une vision de prestation électronique des services qui permettra d'offrir aux Canadiens des services en temps et lieu et d'une manière à la fois sûre, pratique et accessible. Cela se traduit par un changement de cap culturel et met le gouvernement au défi de fournir des services à guichet unique. Nous devons veiller à ce que les technologies ne fassent pas double emploi avec les méthodes existantes mais à ce qu'une méthode donnée évolue pour tenir compte des technologies. En même temps, nous devons continuer de respecter la vie privée des citoyens et reconnaître qu'il existe encore des gens qui n'ont pas accès à ces technologies. Transports Canada doit tenir compte de deux des paramètres de cette transition : la façon dont il interagit avec le public dans cette nouvelle économie; et la façon dont le secteur des transports y répond. Le Ministère a besoin d'autres données sur la façon dont le secteur canadien des transports s'adapte à la transition à l'économie du savoir. Actuellement, notre rôle dans ce secteur consiste à autoriser de nouvelles

technologies de transport sur le plan de la sécurité, à innover par le biais d'activités de recherche et développement et, plus récemment, à favoriser l'implantation des SIT et les innovations.

**Appuyer le développement des infrastructures.** Le volet transports du plan d'infrastructures annoncé dans le discours du Trône de 2000 n'est que la dernière expression des préoccupations suscitées par l'état actuel des infrastructures de transport. À court terme, le discours du Trône incite à croire que les ministères doivent collaborer à un plan détaillé d'infrastructures qui ne se limite pas aux différents portefeuilles pris individuellement. Il recommande également que le gouvernement fédéral collabore avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé et que tous les partenaires s'engagent à financer l'amélioration des infrastructures. À long terme, il existe un certain nombre de questions plus vastes, comme le rôle que doit jouer le gouvernement fédéral dans le financement des routes, la promotion du financement par les usagers, l'impact des préoccupations environnementales sur l'utilisation des routes, le financement, les politiques qui touchent les déplacements modaux et l'optimisation de l'utilisation globale des infrastructures. Par ailleurs, le Ministère, au cours des prochaines années, devra formuler des propositions à l'appui des systèmes de transport urbain. Enfin, les entités issues de nos réformes (ports, aéroports, Voie maritime du Saint-Laurent, système de navigation aérienne) exigeront toujours des activités de surveillance et de gérance pour protéger l'intérêt public.

**Promouvoir la durabilité des transports.** Le développement durable et les changements climatiques demeureront des questions d'intérêt public dans un avenir prévisible et sont deux des grands défis que doit affronter le secteur des transports à l'échelle mondiale. Le taux de croissance prévu au cours des 40 prochaines années devrait ajouter au parc automobile 800 millions de nouveaux véhicules. Si l'on se fie aux technologies actuelles et aux habitudes des usagers, cela mettra à très rude épreuve l'environnement de notre planète. Le secteur des transports est responsable de 25 % à 50 % des principaux polluants atmosphériques qui contribuent à la formation de smog dans les centres urbains. En 1997, le secteur des transports a concentré près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada, qui sont responsables des changements observés dans le climat de la planète. En l'absence de nouvelles politiques ou de changements dans la fixation des prix, on prévoit d'ores et déjà que les émissions de GES du secteur des transports dépasseront le niveau de 1990 de 32 % en 2010 et de 53 % en 2020. Même si les voitures de tourisme et les camions concentrent près de la moitié des émissions de GES, ce qui reflète la courbe de croissance économique prévue, les trois grandes sources d'émissions qui devraient connaître la croissance la plus rapide entre 1990 et 2020 sont les transporteurs aériens, les entreprises de camionnage et les véhicules de transport tout-terrain du Canada.

## 2.6 Dépenses prévues du Ministère

**Aperçu ministériel**

| *(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | **Dépenses prévues 2001-2002** | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| Politiques | 378 297 | **371 955** | 284 742 | 277 760 |
| Programmes et Cessions | 393 271 | **450 177** | 398 288 | 382 600 |
| Sécurité et Sûreté | 349 442 | **328 802** | 326 892 | 325 297 |
| Administration ministérielle | 109 427 | **94 089** | 89 259 | 89 287 |
| **Total du Budget principal des dépenses (brutes)** | 1 230 437 | **1 245 023** | 1 099 181 | 1 074 944 |
| ***Moins :*** recettes à valoir sur le crédit[2] | 312 297 | **310 218** | 334 343 | 348 758 |
| **Total du Budget principal des dépenses (nettes)** | 918 141 | **934 805** | 764 838 | 726 186 |
| Ajustements des dépenses[3] | - | **6 300** | (15 500) | (17 300) |
| **Dépenses prévues nettes** | 918 141 | **941 105** | 749 338 | 708 886 |
| ***Moins :*** recettes à valoir sur le Trésor[2] | 23 130 | **24 546** | 25 009 | 25 548 |
| ***Plus :*** coût estimatif des services fournis gratuitement | 53 949 | **53 366** | 53 906 | 54 206 |
| **Coût net du Ministère** | 948 961 | **969 925** | 778 235 | 737 544 |
| **Équivalents temps plein** | 4 434 | **4 154** | 4 046 | 4 027 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflète les meilleures prévisions du total des dépenses nettes prévues jusqu'à la fin de l'exercice.*
2. *Pour d'autres précisions par secteur d'activité, voir le tableau 5 à la section sur les renseignements financiers.*
3. *Les ajustements reflètent les approbations obtenues après le dépôt du Budget principal des dépenses et comprennent les ressources au titre des mesures d'assainissement de l'environnement dans les propriétés de NAV CANADA et de la revitalisation du secteur riverain de Toronto.*

# 3.0 Plans, résultats et ressources

## 3.1 Principaux engagements en matière de résultats

| Objectifs | Priorités du Ministère | Principaux résultats | Principal secteur d'activité[1] |
|---|---|---|---|
| ASSURER DES NORMES DE QUALITÉ ÉLEVÉES POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR ET SÉCURITAIRE. | • Maintenir et rehausser le régime de sécurité et de sûreté. | ✓ Baisse du nombre d'accidents et de décès dans les transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, notamment le transport des marchandises dangereuses | S et S |
| | | ✓ Sensibilisation de l'industrie des transports aux règlements et aux normes et respect de ces derniers | S et S |
| | | ✓ Confiance inébranlable du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport | S et S |
| | | ✓ Sensibilisation du public à la sécurité | S et S |
| CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA. | • Encourager la compétitivité dans une économie mondialisée.<br>• Parachever les programmes de cessions.<br>• Faciliter la transition vers un économie axée sur le savoir.<br>• Appuyer le développement des infrastructures. | ✓ Un réseau de transport efficace, rentable, abordable et accessible | Politiques |
| | | ✓ Rentabilité commerciale et financière des ports et des aéroports du Canada | Politiques, P et C |
| | | ✓ Saine gérance des propriétés et des opérations de Transports Canada | P et C |
| | | | |
| PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE | • Promouvoir la durabilité des transports. | ✓ Un réseau de transport plus durable sur le plan de l'environnement pour les Canadiens | P et C |
| | | ✓ Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport | P et C |
| | | ✓ Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causée par le secteur des transports | P et C |
| | | ✓ Baisse de la consommation de carburant et des gaz d'échappement/émissions des véhicules automobiles neufs | S et S |

1. *P et C désigne le Groupe des Programmes et Cessions, alors que S et S désigne le Groupe de la Sécurité et de la Sûreté.*

## 3.2 Résultats, activités et ressources prévus

### 3.2.1 Assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le Canada a le privilège de posséder l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde. On constate dans les transports maritime, aérien, ferroviaire et routier une baisse à long terme du nombre d'accidents et de décès. La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada continuent de constituer l'un des engagements principaux du gouvernement, lequel est omniprésent et fondamental au sein du Ministère. L'élément moteur du Ministère est l'élaboration de programmes de sécurité pratiques, de règlements et de normes efficaces, et la garantie que ces derniers sont bel et bien respectés. Pour s'acquitter de ses responsabilités dans le domaine de la sécurité, le Ministère prend sans cesse des initiatives de planification stratégique axées sur des résultats par la mise en œuvre du plan du cadre stratégique de sécurité et de sûreté, par exemple Vision 2001/2010, Vol 2005 et Direction 2006. Ces initiatives stratégiques ont pour objectif d'instaurer une solide culture de sécurité, où la sécurité est reconnue par nos intervenants comme une responsabilité partagée. L'adoption d'une approche systématique de l'évaluation et de la gestion des risques pour la sécurité est également au cœur de nos stratégies.

#### 1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus actifs; le Ministère assume la responsabilité primaire ou partagée de 53 lois. On dénombre plus de 600 règlements connexes qui comportent des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés par renvoi. La majeure partie de ces instruments sont administrés par le secteur d'activité Sécurité et Sûreté, qui s'évertue à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, rationalisant et améliorant le processus de réglementation. Ce secteur s'acquitte également de son mandat en évaluant et en sélectionnant les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, en harmonisant les règlements et, à long terme, en concevant et en se faisant le champion d'une solide culture de la sécurité (voir l'encadré marginal pour une définition). (☞ Section 4.1 pour d'autres précisions sur des initiatives précises en matière de législation et de réglementation.)

La culture désigne un mode de réflexion et d'action acquis et partagé au sein d'une société. Parmi les principaux éléments d'une solide culture de la sécurité, mentionnons :

⇒ l'adoption par l'industrie et d'autres parties intéressées de systèmes et de programmes préconisant l'adoption et le renforcement de pratiques sans danger;
⇒ l'adoption de mesures communes de rendement en matière de sécurité;
⇒ le recours à des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

💻 Le Plan stratégique de sécurité et de sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et peut être consulté sur notre site Web (www.tc.gc.ca).

**Nos plans et activités...**

Poursuivre la modernisation de nos lois sur les transports pour en simplifier la structure et la langue et concevoir des instruments d'application d'ordre administratif et des mécanismes proactifs de gestion et de résolution des conflits (comme le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada).

Généraliser les consultations lors de l'élaboration de règlements.

## 3.2 Résultats, activités et ressources prévus

### 3.2.1 Assurer des normes de qualité élevées pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

Le Canada a le privilège de posséder l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde. On constate dans les transports maritime, aérien, ferroviaire et routier une baisse à long terme du nombre d'accidents et de décès. La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada continuent de constituer l'un des engagements principaux du gouvernement, lequel est omniprésent et fondamental au sein du Ministère. L'élément moteur du Ministère est l'élaboration de programmes de sécurité pratiques, de règlements et de normes efficaces, et la garantie que ces derniers sont bel et bien respectés. Pour s'acquitter de ses responsabilités dans le domaine de la sécurité, le Ministère prend sans cesse des initiatives de planification stratégique axées sur des résultats par la mise en œuvre du plan du cadre stratégique de sécurité et de sûreté, par exemple Vision 2001/2010, Vol 2005 et Direction 2006. Ces initiatives stratégiques ont pour objectif d'instaurer une solide culture de sécurité, où la sécurité est reconnue par nos intervenants comme une responsabilité partagée. L'adoption d'une approche systématique de l'évaluation et de la gestion des risques pour la sécurité est également au cœur de nos stratégies.

#### 1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus actifs; le Ministère assume la responsabilité primaire ou partagée de 53 lois. On dénombre plus de 600 règlements connexes qui comportent des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés par renvoi. La majeure partie de ces instruments sont administrés par le secteur d'activité Sécurité et Sûreté, qui s'évertue à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, rationalisant et améliorant le processus de réglementation. Ce secteur s'acquitte également de son mandat en évaluant et en sélectionnant les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, en harmonisant les règlements et, à long terme, en concevant et en se faisant le champion d'une solide culture de la sécurité (voir l'encadré marginal pour une définition). (☞ Section 4.1 pour d'autres précisions sur des initiatives précises en matière de législation et de réglementation.)

La culture désigne un mode de réflexion et d'action acquis et partagé au sein d'une société. Parmi les principaux éléments d'une solide culture de la sécurité, mentionnons :

⇒ l'adoption par l'industrie et d'autres parties intéressées de systèmes et de programmes préconisant l'adoption et le renforcement de pratiques sans danger;

⇒ l'adoption de mesures communes de rendement en matière de sécurité;

⇒ le recours à des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

💻 Le Plan stratégique de sécurité et de sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et peut être consulté sur notre site Web (www.tc.gc.ca).

**Nos plans et activités...**

Poursuivre la modernisation de nos lois sur les transports pour en simplifier la structure et la langue et concevoir des instruments d'application d'ordre administratif et des mécanismes proactifs de gestion et de résolution des conflits (comme le projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada).

Généraliser les consultations lors de l'élaboration de règlements.

Établir d'autres règlements moins prescriptifs pour offrir une plus grande souplesse aux entités dont nous assurons la réglementation.

Harmoniser les règlements, politiques et normes, surtout à l'échelle internationale, pour promouvoir l'uniformité et la rigueur des normes.

Assurer des interventions réglementaires uniformes, opportunes et rentables lorsque des mesures sont justifiées.

**Ce qui mènera...**

- à une plus grande sensibilisation des intervenants, à une participation accrue et une acceptation plus facile des mesures de réglementation par le biais de consultations et de communications nombreuses;
- à l'adoption par l'industrie d'une solide culture de la sécurité;
- à la possibilité accrue pour l'industrie de s'adapter à l'évolution des technologies de sécurité.

**Et les principaux résultats sont !**

- Des normes de sécurité et de sûreté uniformes et rigoureuses.
- Une plus grande compétitivité internationale par l'harmonisation des règlements, politiques et normes de sécurité et de sûreté.

## 2. Systèmes de gestion de la sécurité

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) mettent en valeur une culture de la sécurité au sein de l'industrie en lui fournissant un moyen d'intégrer la sécurité dans ses activités quotidiennes. Grâce aux SGS, les entreprises arrivent à gérer la sécurité de manière proactive, en veillant à ce qu'elle bénéficie du temps et des ressources corporatives et à ce qu'elle fasse l'objet d'une évaluation et d'une surveillance du rendement. Nous prévoyons que le regain d'attention attaché par les gestionnaires à la sécurité, associé à une culture de la sécurité accrue au sein de l'industrie, contribuera à réduire le nombre de décès et de blessés parmi le public et les employés et à atténuer les dégâts matériels causés par les accidents et l'impact des accidents sur l'environnement. Les SGS permettront également à l'industrie de prouver de manière concrète et visible son engagement à l'égard de la sécurité des employés, des clients et du public, en plus d'aider l'industrie à se conformer aux prescriptions de la réglementation. Les SGS permettront au Ministère d'offrir de meilleures garanties au public sur l'état de la sécurité au Canada.

**Nos plans et activités...**

Lancer dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et du transport ferroviaire, des programmes nationaux de formation sur les SGS et les exigences du programme et sur les méthodes de gestion des risques.

Adopter un cadre et des règlements officiels sur les SGS dans le transport ferroviaire portant sur : les buts en matière de sécurité; les indicateurs de rendement; l'évaluation des risques; les responsabilités et pouvoirs; les méthodes de surveillance, d'évaluation et de vérification; les programmes d'éducation et de sensibilisation; et un programme de conformité.

Adopter officiellement dans le secteur du transport aérien un SGS (par l'entremise du programme Vol 2005 décrit plus en détail à la p. 22 à la rubrique Aviation civile) qui consiste à établir un cadre de concert avec les intervenants, à établir des règlements, des normes et des documents d'orientation connexes sur les SGS et à élaborer des protocoles de vérification et d'examen.

**Ce qui mènera...**

- au partage et à l'utilisation de données sur la sécurité pour les décisions des gestionnaires en matière de sécurité;
- à la polarisation des décisions des gestionnaires en matière de sécurité sur les secteurs à risque et sur l'amélioration du rendement;
- à une sensibilisation accrue à la sécurité et à l'aveu que la sécurité est une responsabilité que se partagent Transports Canada et l'industrie;
- à l'adoption par les intervenants de systèmes de gestion de la sécurité permettant d'améliorer les pratiques de sécurité et de mettre en valeur une solide culture de la sécurité.

**Et les principaux résultats sont !**

- Diminution des risques d'accidents et d'accidents mortels.
- Confiance accrue du public dans la sécurité du réseau de transport.

## 3. Intervention efficace — Programme d'inspection et de surveillance

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la sécurité et de la sûreté, ce qui représente près de 50 % de son effectif. Le Ministère continue d'étudier et de favoriser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, à la place d'une méthode de conformité et d'application des règlements exclusivement pratique et axée sur les transactions, le Ministère a opté pour une méthode axée sur la surveillance, la vérification et les consultations. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de la sécurité.

**Nos plans et activités...**

Surveiller les méthodes d'autocertification des constructeurs de véhicules et d'équipements automobiles.

Enquêter sur les défectuosités des véhicules et des équipements ayant un rapport avec la sécurité qui risquent d'aboutir à d'éventuels rappels.

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ plus de 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 200 000 locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs et unités de matériel au Canada;
- ⇒ 3 500 constructeurs et importateurs de véhicules;
- ⇒ 40 000 postes d'inspection ayant trait au transport des marchandises dangereuses;
- ⇒ 47 000 navires enregistrés;
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires et 1 000 constructeurs de produits aéronautiques;
- ⇒ 2 000 transporteurs aériens commerciaux et d'entreprise (nationaux et étrangers).

Ajuster la surveillance de la conformité en matière de sûreté pour se concentrer davantage sur les menaces et les risques, et articuler les campagnes de conformité autour des examens cycliques en plus d'attacher de l'importance à la collaboration et aux partenariats.

Adopter une méthode de gestion des risques en vertu de laquelle les inspections se concentrent sur les secteurs prioritaires à haut risque (comme les opérations de surveillance de l'aviation civile; la campagne de vérifications aléatoires de la sécurité maritime en remplacement des inspections annuelles jusque-là obligatoires) et faire un meilleur usage des moyens de sécurité et de sûreté.

Négocier et signer des ententes entre le gouvernement fédéral et les provinces pour assurer le partage des responsabilités de l'inspection et de l'application du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

**Ce qui mènera...**

- au partage et à l'utilisation de données sur la sécurité pour les décisions des gestionnaires en matière de sécurité;
- à la polarisation des décisions des gestionnaires en matière de sécurité sur les secteurs à risque et sur l'amélioration du rendement;
- à une sensibilisation accrue à la sécurité et à l'aveu que la sécurité est une responsabilité que se partagent Transports Canada et l'industrie;
- à l'adoption par les intervenants de systèmes de gestion de la sécurité permettant d'améliorer les pratiques de sécurité et de mettre en valeur une solide culture de la sécurité.

**Et les principaux résultats sont !**

- Diminution des risques d'accidents et d'accidents mortels.
- Confiance accrue du public dans la sécurité du réseau de transport.

## 3. Intervention efficace — Programme d'inspection et de surveillance

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la sécurité et de la sûreté, ce qui représente près de 50 % de son effectif. Le Ministère continue d'étudier et de favoriser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, à la place d'une méthode de conformité et d'application des règlements exclusivement pratique et axée sur les transactions, le Ministère a opté pour une méthode axée sur la surveillance, la vérification et les consultations. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de la sécurité.

**Nos plans et activités...**

Surveiller les méthodes d'autocertification des constructeurs de véhicules et d'équipements automobiles.

Enquêter sur les défectuosités des véhicules et des équipements ayant un rapport avec la sécurité qui risquent d'aboutir à d'éventuels rappels.

Ajuster la surveillance de la conformité en matière de sûreté pour se concentrer davantage sur les menaces et les risques, et articuler les campagnes de conformité autour des examens cycliques en plus d'attacher de l'importance à la collaboration et aux partenariats.

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ plus de 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 200 000 locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs et unités de matériel au Canada;
- ⇒ 3 500 constructeurs et importateurs de véhicules;
- ⇒ 40 000 postes d'inspection ayant trait au transport des marchandises dangereuses;
- ⇒ 47 000 navires enregistrés;
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires et 1 000 constructeurs de produits aéronautiques;
- ⇒ 2 000 transporteurs aériens commerciaux et d'entreprise (nationaux et étrangers).

Adopter une méthode de gestion des risques en vertu de laquelle les inspections se concentrent sur les secteurs prioritaires à haut risque (comme les opérations de surveillance de l'aviation civile; la campagne de vérifications aléatoires de la sécurité maritime en remplacement des inspections annuelles jusque-là obligatoires) et faire un meilleur usage des moyens de sécurité et de sûreté.

Négocier et signer des ententes entre le gouvernement fédéral et les provinces pour assurer le partage des responsabilités de l'inspection et de l'application du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

**Ce qui mènera...**

- à la volonté des constructeurs de véhicules de concevoir et de construire des véhicules et des matériels automobiles plus sûrs pour minimiser les risques se rattachant à leur conduite;
- à la sensibilisation de l'industrie et à son acceptation des règlements, des normes, des politiques et des procédures de sécurité;
- à la maximisation des ressources d'inspection existantes dans d'autres juridictions;
- au respect par l'industrie des instruments de réglementation;
- à l'application uniforme des règlements à l'échelle nationale.

**Et les principaux résultats sont !**

- Efficacité accrue du programme d'inspection et de conformité et satisfaction des clients.
- Réduction des risques et diminution parallèle du nombre d'accidents et de décès.
- Confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.

## 4. Programme de recherche et développement

Le programme de recherche et développement (R-D) de Transports Canada contribue plusieurs objectifs du Ministère et du gouvernement fédéral; il apporte également une contribution au secteur des transports du Canada grâce à la conception et à l'adoption de nouvelles technologies et d'innovations opérationnelles. Le programme oriente les décisions prises et favorise les améliorations dans des domaines comme les systèmes de gestion de la sécurité, la durabilité des transports et les changements climatiques, et l'accessibilité des transports aux personnes âgées et handicapées. Les activités de R-D portent sur tous les moyens de transport et traitent de questions stratégiques, telles que la réglementation et la sécurité, la conception des technologies, les opérations et le transfert de technologies. Par le biais de son Centre de développement des transports, le Ministère gère un fonds de R-D de 7 millions $, qui, par ses activités, attire de nombreux partenaires nationaux et internationaux (comme d'autres ministères gouvernementaux, les provinces, des organismes internationaux et le milieu universitaire).

**Nos plans et activités...**

Élaborer un plan stratégique sur la R-D du Ministère davantage axé sur les activités de R-D, visant le point optimal entre les risques et les rétributions, la stabilité et la croissance, et contribuant à la prise de décisions et au financement des projets prioritaires.

Mener des projets de R-D modaux et intermodaux en vue : de concevoir de meilleurs liquides et procédures antidégivrage; de perfectionner la surveillance des données de vol pour la sécurité aérienne; d'améliorer la sûreté aux aéroports; d'étudier la fatigue et d'autres facteurs humains dans tous les moyens de transport; d'améliorer la sécurité aux passages à niveau rail-route; de développer des systèmes d'évacuation des plates-formes de forage en mer; d'accroître l'efficacité des ports et de rendre les transports plus accessibles aux personnes âgées et handicapées.

Recueillir des renseignements et des conseils sur les incidences de la technologie sur les problèmes de transport cruciaux, comme les systèmes intelligents de transport, afin d'évaluer un système de gestion de la circulation sur les autoroutes et de prendre des initiatives dans le domaine de la mobilité urbaine.

**Ce qui mènera...**

- à la volonté des partenaires de collaborer aux innovations dans le domaine des transports (actualisation des tableaux d'efficacité des liquides antidégivrage; amélioration des systèmes

de détection d'explosifs dans les bagages à main et les bagages enregistrés; pratiques recommandées pour les programmes de gestion de la fatigue; technologies et méthodes novatrices pour les passages à niveau rail-route; normes de conception des systèmes d'évacuation des plates-formes de forage en mer; système d'échange électronique de données sur le Web pour faciliter le repérage des conteneurs au port de Montréal; et sécurité et caractère abordable des modifications des véhicules pour les personnes handicapées);

- à l'adoption par les participants du secteur de nouvelles technologies, pratiques et méthodes pour trouver des approches novatrices dans le réseau de transport et réduire les embouteillages urbains.

**Et les principaux résultats sont !**

- Une diminution des blessures et des décès dans le secteur des transports.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel offrant un accès amélioré et assurant le mouvement efficace des gens et des marchandises.
- Une diminution des polluants et des gaz à effet de serre émis par le secteur des transports.

**D'autres précisions ?**
www.tc.gc.ca/tdc/index_f.htm

## 5. Sécurité routière

(↝ Section 4.1 au sujet des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et à la *Loi de 1987 sur les transports routiers*.)

Le programme Vision sécurité routière 2001 est un programme national dont l'objectif est de faire du réseau routier du Canada le réseau le plus sûr du monde. Étant donné que les collisions routières représentent toujours plus de 90 % de tous les accidents mortels dans le secteur des transports, cette initiative et ses objectifs seront prolongés jusqu'en 2010. Vision sécurité routière 2010, tout comme Vision 2001 adopté en 1996, bénéficie de l'appui de tous les paliers de gouvernement et des principaux intervenants des secteurs public et privé. Nous possédons le savoir-faire voulu pour considérablement réduire les décès sur la route, mais nous devons en faire plus si nous ne voulons pas nous laisser distancer par les progrès enregistrés par d'autres pays développés dans le domaine de la sécurité routière. En 1998 (dernières données disponibles), le Canada s'est classé au neuvième rang parmi les pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Les travaux du secteur de service de la sécurité routière (qui englobe le programme Vision 2001) seront réalisés par environ 103 employés, au coût estimatif de 17 millions $ par an au cours de la période de planification.

**Nos plans et activités...**

Améliorer les communications et la collaboration avec les associations professionnelles, les associations nationales et internationales de recherche et d'amélioration de la sécurité routière, divers ministères gouvernementaux et le grand public.

Axer les stratégies du programme sur un nombre accru de secteurs cibles, notamment l'alcool au volant et le non-port de la ceinture de sécurité.

Recueillir des données sur les collisions et les incidents nationaux et sur les incidences des véhicules, des automobilistes et de l'état des routes sur les problèmes de sécurité routière.

Mener des recherches et élaborer de nouvelles normes sur les véhicules automobiles, notamment sur les véhicules technologiquement évolués (VTE).

**Ce qui mènera...**

- à des véhicules automobiles neufs plus sûrs;
- à une sensibilisation accrue du public à la sécurité routière;
- à un plus grand respect des règlements, notamment au port généralisé de la ceinture de sécurité et à une diminution de nombre de conducteurs n'ayant pas toutes leurs facultés;
- à l'adoption de pratiques sûres par le secteur et les usagers des transports;
- à une collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie;
- à des recherches concertées afin d'améliorer les technologies de sécurité des véhicules automobiles.

**Et le principal résultat est !**

- Une baisse de 30% des collisions routières et des accidents mortels sur la route.

**D'autres précisions ?**

💻 www.tc.gc.ca/roadsafety ou envoyer un courriel à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca.
☎ Appeler notre numéro gratuit : 1 800 333-0371.

## 6. Sécurité ferroviaire

Les accidents qui surviennent aux passages à niveau et les cas d'intrusion continuent de faire planer de sérieux risques sur le public et les compagnies de chemin de fer. Grâce à des programmes subventionnés et des partenariats, Transports Canada s'emploie à rehausser la sécurité du public aux passages à niveau et dans les limites des propriétés ferroviaires. Par le biais de l'initiative Direction 2006 de la Sécurité ferroviaire, Transports Canada entend réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et de cas d'intrusion d'ici 2006 (par rapport à l'année de référence 1995). L'initiative est axée sur sept grands secteurs (l'éducation, l'application, le génie, la recherche, le cadre législatif, les ressources et les communications), sur des publics précis (les jeunes, les Autochtones, les agriculteurs, les automobilistes à haut risque) et sur l'établissement d'un partenariat entre tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les organismes de sécurité publique, les services de police, les syndicats et les groupes communautaires. Le Ministère fournit également des incitatifs financiers aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières par le biais du Programme d'amélioration des passages à niveau et de l'« Opération Gareautrain ». Les travaux du secteur de service de la sécurité ferroviaire seront exécutés par environ 146 employés au coût estimatif de 19 millions $ par an au cours de la période de planification.

**PORTÉE APPROXIMATIVE :**
⇒ 15,500 passages à niveau publics
⇒ 7,200 passages à niveau publics automatisés
⇒ 28,500 passages à niveau privés et agricoles

**Nos plans et activités...**

Assurer l'éducation des parties responsables de l'entretien des passages à niveau et des propriétés ferroviaires.

Trouver de nouveaux partenaires dans des secteurs non traditionnels et les inciter à participer à Direction 2006.

Verser au moins 7,5 millions $ au Programme d'amélioration des passages à niveau pour en rehausser la sécurité, notamment en installant des feux et des barrières, en réaménageant les abords routiers des passages à niveau, redoubler d'efforts pour en fermer certains, et préparer et

**Ce qui mènera...**

- à des véhicules automobiles neufs plus sûrs;
- à une sensibilisation accrue du public à la sécurité routière;
- à un plus grand respect des règlements, notamment au port généralisé de la ceinture de sécurité et à une diminution de nombre de conducteurs n'ayant pas toutes leurs facultés;
- à l'adoption de pratiques sûres par le secteur et les usagers des transports;
- à une collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie;
- à des recherches concertées afin d'améliorer les technologies de sécurité des véhicules automobiles.

**Et le principal résultat est !**

- Une baisse de 30% des collisions routières et des accidents mortels sur la route.

**D'autres précisions ?**

💻 www.tc.gc.ca/roadsafety ou envoyer un courriel à RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca.

☎ Appeler notre numéro gratuit : 1 800 333-0371.

## 6. Sécurité ferroviaire

Les accidents qui surviennent aux passages à niveau et les cas d'intrusion continuent de faire planer de sérieux risques sur le public et les compagnies de chemin de fer. Grâce à des programmes subventionnés et des partenariats, Transports Canada s'emploie à rehausser la sécurité du public aux passages à niveau et dans les limites des propriétés ferroviaires. Par le biais de l'initiative Direction 2006 de la Sécurité ferroviaire, Transports Canada entend réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et de cas d'intrusion d'ici 2006 (par rapport à l'année de référence 1995). L'initiative est axée sur sept grands secteurs (l'éducation, l'application, le génie, la recherche, le cadre législatif, les ressources et les communications), sur des publics précis (les jeunes, les Autochtones, les agriculteurs, les automobilistes à haut risque) et sur l'établissement d'un partenariat entre tous les paliers de gouvernement, les compagnies de chemin de fer, les organismes de sécurité publique, les services de police, les syndicats et les groupes communautaires. Le Ministère fournit également des incitatifs financiers aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières par le biais du Programme d'amélioration des passages à niveau et de l'« Opération Gareautrain ». Les travaux du secteur de service de la sécurité ferroviaire seront exécutés par environ 146 employés au coût estimatif de 19 millions $ par an au cours de la période de planification.

PORTÉE APPROXIMATIVE :
⇒ 15,500 passages à niveau publics
⇒ 7,200 passages à niveau publics automatisés
⇒ 28,500 passages à niveau privés et agricoles

**Nos plans et activités...**

Assurer l'éducation des parties responsables de l'entretien des passages à niveau et des propriétés ferroviaires.

Trouver de nouveaux partenaires dans des secteurs non traditionnels et les inciter à participer à Direction 2006.

Verser au moins 7,5 millions $ au Programme d'amélioration des passages à niveau pour en rehausser la sécurité, notamment en installant des feux et des barrières, en réaménageant les abords routiers des passages à niveau, redoubler d'efforts pour en fermer certains, et préparer et

distribuer des matériels d'éducation et de sensibilisation répertoriés par plus de 30 intervenants, en plus de mener des campagnes de sensibilisation auprès du public.

Verser une contribution (continue) de 200 000 $ à l'« Opération Gareautrain » pour sensibiliser les gens aux problèmes de la sécurité ferroviaire en produisant et en commercialisant des documents d'éducation et de sensibilisation et en se livrant à des activités d'application et de génie.

**Ce qui mènera...**

- à une meilleure compréhension des prescriptions par les compagnies de chemin de fer et les administrations routières;
- à une hausse du niveau de participation des intervenants et de nouveaux partenaires à Direction 2006;
- à une amélioration de l'efficacité des auto-inspections des compagnies de chemin de fer et des municipalités;
- à une plus grande sensibilisation du public et à une plus grande conformité aux passages à niveau et sur les propriétés ferroviaires.

**Et le principal résultat est !**

- Contribuer à réduire de 50 % comme prévu le nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et de cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006.

**D'autres précisions ?**

www.direction2006.com

## 7. Aviation civile

(Section 4.1 sur les modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique*.)

En 1999, Transports Canada a mis en place son cadre de sécurité pour l'aviation civile, Vol 2005, qui établit des cibles de sécurité qui amèneront le secteur aéronautique canadien à un nouveau palier de sécurité et qui garantiront le maintien de la confiance du public dans l'aviation civile au Canada. Le cadre en question décrit les directives de sécurité des cinq prochaines années, et plusieurs projets découlant de ce cadre feront l'objet d'un suivi par le biais d'un plan de mise en œuvre complémentaire. Deux des secteurs auxquels on prêtera le plus d'attention sont l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies aériennes et l'atténuation des éléments comportementaux et organisationnels qui contribuent aux erreurs humaines dans le secteur de l'aéronautique. Moyennant la collaboration et l'acceptation des intervenants de l'industrie, le Ministère a décidé d'affronter ces questions et d'autres problèmes de sécurité de manière proactive en combinant la promotion de la sécurité, la sensibilisation et les activités de réglementation. Les travaux du secteur de service de la sécurité aérienne seront réalisés par environ 1 433 employés au coût estimatif de 120 millions $ par an durant la période de planification.

**Nos plans et activités...**

Renforcer le potentiel du programme de l'aviation civile en recueillant, analysant, évaluant et utilisant des données sur la sécurité.

Déployer des ressources en recourant à une approche axée sur les risques dans les domaines qui posent le plus de risques au chapitre des activités de réglementation.

Resserrer la collaboration nécessaire pour promouvoir une culture de la sécurité viable et généralisée, en insistant sur les consultations avec le milieu aéronautique.

Communiquer de manière proactive avec les publics ciblés au sujet de la sécurité aérienne et du mandat et du rôle du programme de l'aviation civile.

**L'immensité du territoire canadien signifie que l'espace aérien et le milieu aéronautique sont parmi les plus importants du monde. Le nombre de pilotes titulaires d'une licence et d'aéronefs immatriculés se classe au deuxième rang et l'industrie aérospatiale au cinquième, puisqu'elle concentre :**

- ⇒ **50 % du marché des hélicoptères commerciaux à turbines;**
- ⇒ **35 % du marché des jets d'affaires;**
- ⇒ **33 % du marché des petites turbines;**
- ⇒ **entre 60 % et 75 % du marché des systèmes de ventilation/réfrigération des aéronefs, des trains d'atterrissage pour les gros avions et des simulateurs commerciaux.**

Concevoir des moyens pratiques et valables d'intégrer l'évaluation des facteurs humains et organisationnels dans le processus décisionnel.

**Ce qui mènera...**

- à l'utilisation des données et des renseignements sur la sécurité pour les décisions de gestion de la sécurité;
- à l'aveu que la sécurité aérienne est une responsabilité partagée entre Transports Canada et l'industrie;
- à l'évaluation constante par le milieu aéronautique des performances humaines et des facteurs organisationnels;
- à des intervenants bien informés sur la sécurité aérienne.

**Et les principaux résultats sont !**

- Amélioration constante du haut niveau de sécurité au Canada, pour parvenir à la cible d'une baisse de 25 % dan la moyenne quinquennale du nombre moyen d'accidents d'aviation et d'accidents mortels d'ici 2005.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile, pour atteindre la cible fixée par Vol 2005 en vertu de laquelle 90 % des répondants aux sondages d'opinion publique devront déclarer que les voyages en avion sont sûrs ou très sûrs.

**D'autres précisions ?**

💻 www.tc.gc.ca/aviation

## 8. Surveillance sur le plan de la sécurité de la fusion entre Air Canada et Canadien International

Suite à la fusion d'Air Canada et de Canadien International (qui comprend Air BC, Air Ontario, Air Nova et les lignes aériennes régionales de Canadien Internaltional), Transports Canada assure la surveillance nécessaire en matière de réglementation pour permettre la transition en douceur vers la nouvelle entité.

**Nos plans et activités...**

Assurer la surveillance réglementaire des compagnies existantes tandis que les certificats d'exploitation aérienne actuels restent en vigueur et consulter de près les compagnies aériennes sur la façon d'intégrer les opérations de chacune.

Déployer des ressources en recourant à une approche axée sur les risques dans les domaines qui posent le plus de risques au chapitre des activités de réglementation.

Resserrer la collaboration nécessaire pour promouvoir une culture de la sécurité viable et généralisée, en insistant sur les consultations avec le milieu aéronautique.

Communiquer de manière proactive avec les publics ciblés au sujet de la sécurité aérienne et du mandat et du rôle du programme de l'aviation civile.

L'immensité du territoire canadien signifie que l'espace aérien et le milieu aéronautique sont parmi les plus importants du monde. Le nombre de pilotes titulaires d'une licence et d'aéronefs immatriculés se classe au deuxième rang et l'industrie aérospatiale au cinquième, puisqu'elle concentre :

⇒ 50 % du marché des hélicoptères commerciaux à turbines;
⇒ 35 % du marché des jets d'affaires;
⇒ 33 % du marché des petites turbines;
⇒ entre 60 % et 75 % du marché des systèmes de ventilation/réfrigération des aéronefs, des trains d'atterrissage pour les gros avions et des simulateurs commerciaux.

Concevoir des moyens pratiques et valables d'intégrer l'évaluation des facteurs humains et organisationnels dans le processus décisionnel.

**Ce qui mènera...**

- à l'utilisation des données et des renseignements sur la sécurité pour les décisions de gestion de la sécurité;
- à l'aveu que la sécurité aérienne est une responsabilité partagée entre Transports Canada et l'industrie;
- à l'évaluation constante par le milieu aéronautique des performances humaines et des facteurs organisationnels;
- à des intervenants bien informés sur la sécurité aérienne.

**Et les principaux résultats sont !**

- Amélioration constante du haut niveau de sécurité au Canada, pour parvenir à la cible d'une baisse de 25 % dan la moyenne quinquennale du nombre moyen d'accidents d'aviation et d'accidents mortels d'ici 2005.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile, pour atteindre la cible fixée par Vol 2005 en vertu de laquelle 90 % des répondants aux sondages d'opinion publique devront déclarer que les voyages en avion sont sûrs ou très sûrs.

**D'autres précisions ?**

💻 www.tc.gc.ca/aviation

## 8. Surveillance sur le plan de la sécurité de la fusion entre Air Canada et Canadien International

Suite à la fusion d'Air Canada et de Canadien International (qui comprend Air BC, Air Ontario, Air Nova et les lignes aériennes régionales de Canadien Internaltional), Transports Canada assure la surveillance nécessaire en matière de réglementation pour permettre la transition en douceur vers la nouvelle entité.

**Nos plans et activités...**

Assurer la surveillance réglementaire des compagnies existantes tandis que les certificats d'exploitation aérienne actuels restent en vigueur et consulter de près les compagnies aériennes sur la façon d'intégrer les opérations de chacune.

Certifier les compagnies fusionnées en suivant les mêmes étapes que celles qui sont prescrites pour la certification des nouveaux venus et leur délivrer des certificats d'exploitation aérienne.

Procéder à des vérifications postérieures à l'intégration.

**Ce qui mènera...**

- au respect constant par les compagnies aériennes des règlements, des procédures et des normes de sécurité.

**Et le principal résultat est !**

- Atteindre la cible de sécurité de Vol 2005 qui prévoit une baisse de 40 % dans la moyenne quinquennale du nombre d'accidents d'aviation des compagnies aériennes majeures.

## 9. La sûreté aux aéroports canadiens

Transports Canada s'occupe d'élaborer le cadre de réglementation d'un système de détection d'explosifs (SDE) canadien, qui consiste à contrôler les passagers et leurs effets personnels pour y détecter la présence d'explosifs à bord des vols au départ du Canada. La mise en œuvre du SDE doit répondre aux besoins du Canada en matière de sûreté dans certains aéroports et en tenant compte de la densité du trafic. Transports Canada collabore avec le secteur aéronautique canadien à l'élaboration d'un cadre stratégique qui régira la mise en œuvre de ce système dans toute l'industrie. Le financement de 10 millions $ qui concerne plusieurs paramètres de ce projet a été annoncé dans le budget fédéral de 2000. Les travaux du secteur de service de la sûreté et des préparatifs d'urgence seront réalisés par environ 130 employés au coût estimatif de 9 millions $ par an au cours de la période de planification.

Le Système informatisé de dactyloscopie de Transports Canada (SIDTC) vise à rehausser la qualité, l'efficacité et l'efficience de la sûreté aéroportuaire en modernisant la façon dont sont traitées les autorisations d'accès. Dans un effort conjoint avec la GRC, Transports Canada investira près de 6 millions $ sur trois ans pour moderniser d'ici le printemps 2002 son système d'interrogation des casiers judiciaires afin de satisfaire à la demande des demandes d'autorisation d'accès aux aéroports.

**Nos plans et activités...**

Produire dans le cadre d'un groupe de travail conjoint entre le Ministère et l'industrie les données nécessaires à la détermination des technologies appropriées et des procédures opérationnelles connexes qui ont le plus de chances de répondre aux besoins du gouvernement et de l'industrie au sujet du SDE.

Présenter au ministre d'ici le printemps 2002 un cadre de réglementation pour la mise en œuvre des SDE, notamment une recommandation pour la mise en œuvre de la phase II par l'industrie.

Acquérir et mettre en service un système informatisé de dactyloscopie qui garantira l'intégrité des renseignements sur le personnel, et revoir les mesures de sûreté qui commandent la présence d'un accompagnateur dans certains aéroports.

**Ce qui mènera...**

- à une sensibilisation accrue de l'industrie au projet de SDE et à sa collaboration en vue de trouver une solution à sa mise en œuvre;
- à une plus grande harmonisation avec les normes de sûreté internationales en pleine évolution, ce qui nous permettra de conserver notre position concurrentielle dans l'économie mondialisée;
- à une meilleure protection des renseignements sur le personnel grâce à un processus automatisé qui élimine le besoin de manipuler physiquement des dossiers (ce qui aura également un effet positif sur l'environnement vu que nous aspirons à un processus d'autorisations d'accès sans papier);
- à une amélioration de la conformité des exploitants d'aéroport et des titulaires d'un laissez-passer dans les zones des aéroports à accès réglementé.

**Et les principaux résultats sont !**

- Renforcement de la sûreté aérienne pour les vols internationaux.
- Diminution des accidents et incidents qui pourraient autrement donner lieu à des ingérences illicites.
- Renforcement de la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du système de transport aérien.

## 10. Sécurité maritime

(↷ Section 4.1 sur les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada.*)

Le Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments vise à réduire les accidents des petits navires à passagers (navires moins de 15 tonnes transportant moins de 12 passagers) en s'assurant que ces navires sont exploités en toute sécurité et conformément aux règlements qui s'appliquent. Un programme de surveillance par « vérifications ponctuelles » (par opposition aux inspections annuelles) est la meilleure stratégie qui permet de vérifier que les équipements de sécurité nécessaires (comme les équipements de lutte contre les incendies et de sauvetage) se trouvent à bord en permanence et que les exploitants veillent aux mesures de sécurité tout au long de l'année. Il ressort clairement des statistiques que, dans l'ensemble, ce sont les petits navires commerciaux, y compris les bateaux de pêche, qui subissent les plus grosses pertes. Or, le nombre de ces petits bâtiments ne cesse d'augmenter et, si rien n'est fait et que le taux d'accidents reste constant, le nombre de ces pertes augmentera.

Suite aux préoccupations soulevées à la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les faux certificats et leur usage frauduleux, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) stipule désormais qu'il faut enregistrer, consigner et produire un nouveau certificat de compétence canadien numérique pour les officiers de pont et les officiers mécaniciens de navire. Transports Canada est l'organe certificateur responsable de l'approbation par le Canada de la nouvelle convention STCW par l'entremise de l'OMI. La délivrance des nouveaux certificats coûtera environ 1 million $ au cours des deux prochaines années. Les travaux du secteur de service de la sécurité maritime seront réalisés par environ 406 employés au coût estimatif de 26 millions $ par an au cours de la période de planification.

**Nos plans et activités...**

Élaborer un cadre stratégique qui garantisse l'établissement contrôlé du Règlement sur les petits bâtiments et la modification des prescriptions connexes (p. ex. le Règlement sur les bateaux de

pêche) et adopter le règlement d'ici 2003 conformément à la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Faire connaître le Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments et donner une plus large diffusion aux politiques et aux formulaires qui s'y rattachent.

Éduquer les intervenants sur les principales causes des accidents, sur les raisons pour lesquelles ils se produisent et sur ce que l'on peut faire pour en réduire le nombre.

Former les centres régionaux d'examen au sujet des prescriptions qui se rattachent aux nouveaux certificats et délivrer de nouveaux certificats de compétence comportant une photo à tous les gens de mer certifiés d'ici février 2002.

**Ce qui mènera...**

- à une plus grande sensibilisation et à une meilleure compréhension des programmes de sécurité par les groupes cibles;
- à l'élimination des certificats contrefaits et de l'usage frauduleux des certificats;
- à une plus grande sensibilisation et une plus grande conformité de l'industrie aux règlements et aux normes.

**Et le principal résultat est !**

- Une diminution du nombre d'accidents et d'incidents maritimes.

### 3.2.2 Contribuer à la prospérité du Canada

Les politiques du Canada en matière de transport ont pour but de répondre aux besoins des Canadiens d'un océan à l'autre. Les multiples réformes mises de l'avant par Transports Canada ont permis d'améliorer la prospérité du pays. Depuis 20 ans, les coûts du secteur des transports n'ont pas augmenté aussi rapidement que ceux de l'économie dans son ensemble; Si tel avait été le cas, ils dépasseraient d'environ 10 milliards $ leur niveau actuel. En raison de la concurrence farouche résultant de la déréglementation, la majeure partie de ces gains (environ 8 milliards $) ont été répercutés sur les consommateurs et les expéditeurs sous forme d'une baisse des prix. Et, étant donné que les transports entrent en ligne de compte dans l'établissement des prix de tout ce que nous achetons, qu'il s'agisse de produits importés ou exportés, ces gains ont contribué à rendre l'économie canadienne plus compétitive et à améliorer le niveau de vie de tous les Canadiens. Si le pays a réussi à juguler le taux d'inflation, c'est en partie grâce au fait que le secteur des transports a permis de traduire les hausses de productivité en économies et en baisses des prix.

## 1. Politique aérienne

En juillet 2000, une loi a été adoptée pour assurer la restructuration judicieuse de l'industrie des compagnies aériennes du Canada, en dérangeant le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies aériennes. Outre le principe de la sécurité, cette loi repose sur cinq principes fondamentaux : protection contre les hausses de prix, protection de la desserte des petites communautés, juste traitement des employés, promotion de la concurrence, et maintien de la paternité et du contrôle du Canada. La loi comporte des mesures au sujet des fusions et des acquisitions des principales compagnies aériennes, des dispositions remaniées sur les avis de sortie, une surveillance élargie des prix intérieurs, de nouveaux pouvoirs dans le domaine du comportement anticoncurrentiel des compagnies aériennes et l'élargissement des responsabilités qui incombent à Air Canada de fournir des services au public dans les deux langues officielles. Dans l'industrie des compagnies aériennes, les enjeux nationaux continueront d'être axés sur le choix et la protection des consommateurs, sur la desserte des petites communautés et sur l'accès des nouveaux venus aux infrastructures aéroportuaires.

D'autres initiatives porteront sur les politiques aériennes internationales et les accords bilatéraux de transport aérien. Par exemple, depuis qu'Air Canada s'est porté acquéreur de Canadien International, le Ministère réexamine la politique aérienne internationale du Canada dans le but de la libéraliser encore davantage. Le Ministère entend évaluer les mesures stratégiques qu'il peut prendre pour rendre les vols aériens réguliers internationaux plus ouverts aux pressions de la concurrence et créer des possibilités d'élargissement du marché pour les transporteurs qui ont leur siège au Canada. Alors qu'il existe déjà près de 70 accords bilatéraux de transport aérien, les négociations se poursuivent au sujet d'accords nouveaux ou modifiés qui prévoient qu'une compagnie aérienne pourra offrir des vols réguliers entre un pays et le territoire d'un autre pays.

Un réseau ultra-efficace d'aéroports au Canada est essentiel à la prospérité du pays. Entre 1997 et 1999, le Ministère a analysé l'efficacité des quatre premières Administrations aéroportuaires locales. D'après les résultats de cet examen, le Ministère songe à réviser le cadre stratégique des aéroports pour répondre aux demandes des intervenants et clarifier le régime de gouvernance et de transparence des aéroports du réseau national d'aéroports (RNA). Les intervenants de l'industrie reprochent au gouvernement l'absence de fondement politique pour les loyers perçus par l'État

aux aéroports du RNA loués à des administrations aéroportuaires. En revanche, le vérificateur général a reproché à Transports Canada de n'avoir pas calculé la juste valeur marchande des actifs aéroportuaires et des possibilités commerciales cédés à ces administrations.

**Nos plans et activités...**

Surveiller les services de l'industrie des compagnies aériennes, la concurrence et l'impact sur les consommateurs.

Revoir et réviser la politique aérienne internationale.

Élaborer une politique et un cadre législatif pour les aéroports.

**Ce qui mènera...**

- au respect par Air Canada de sa promesse de continuer à desservir les localités qui étaient jusque-là desservies par Air Canada, Canadien International et leurs filiales à part entière et à l'absence dans le cadre de la fusion de congédiements involontaires ou de réinstallations d'employés syndiqués;
- au droit de parole des utilisateurs sur les principales décisions concernant les aéroports;
- à l'amélioration de la divulgation de données par les administrations aéroportuaires;
- à l'acceptation par les intervenants, les voyageurs et les citoyens de la politique de l'État sur les loyers aéroportuaires.

**Et les principaux résultats sont !**

- Une industrie des compagnies aériennes qui offre un niveau de service acceptable à destination de toutes les villes du Canada selon un barème des prix juste.
- Une industrie des compagnies aériennes concurrentielle à l'échelle mondiale appartenant à des Canadiens et contrôlée par des Canadiens.
- Un réseau de transport aérien efficace, flexible et abordable.

## 2. Aéroports du Canada

Les programmes relatifs aux aéroports, notamment la cession de tous les aéroports à l'exception des aéroports éloignés, sont conçus et mis en œuvre pour garantir au Canada le meilleur réseau d'aéroports qui soit. En plus de favoriser une gestion des aéroports plus commerciale et plus responsable à l'échelle locale, ces programmes cherchent à accroître la rentabilité des aéroports et à mieux faire concorder les installations aéroportuaires avec les besoins des usagers et des collectivités. Transports Canada assume quantité de rôles à l'égard des aéroports du pays, puisqu'il est à la fois propriétaire des aéroports les plus grands et les plus affairés, qu'il continue d'exploiter les aéroports éloignés et ceux qui n'ont pas encore été cédés, qu'il assure le financement des aéroports admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), qu'il négocie les accords de cession des aéroports et qu'il continue d'assurer la surveillance du réseau d'aéroports.

**Nos plans et activités...**

Poursuivre la cession des aéroports. Tous les aéroports du réseau national d'aéroports (RNA) doivent avoir été cédés d'ici le 31 mars 2001. Advenant qu'une entente de cession ne puisse être négociée, le Ministère s'évertuera à assurer l'autonomie financière des aéroports du RNA qui ne peuvent être cédés. Tous les aéroports hors RNA doivent être cédés d'ici le 31 mars 2002. Des

plans de situation sont en cours d'établissement pour remédier aux difficultés de cession. Advenant qu'une entente de cession ne puisse être négociée, il faudra alors élaborer des plans d'action au sujet des aéroports hors RNA qui ne sont pas cédés.

En tant que propriétaire des aéroports du RNA, améliorer les activités de gestion des baux pour assurer l'uniformité et la rigueur de leur surveillance.

Poursuivre l'administration du PAIA afin d'aider les aéroports admissibles à financer les projets d'immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des charges d'exploitation. Le fonds du PAIA a été établi à 190 millions $ sur cinq ans. Le rendement sera surveillé et mesuré d'après un cadre conçu par Transports Canada conformément à la nouvelle politique du Secrétariat du Conseil du Trésor sur les paiements de transfert. Le programme sera soumis à une évaluation exhaustive en 2004.

Améliorer et renforcer les systèmes de surveillance aux aéroports afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour que le Canada optimise ses infrastructures aéroportuaires et sa politique de prestation de services.

**Ce qui mènera...**

- à l'acceptation par les intérêts locaux des responsabilités d'exploitation des aéroports;
- à de bonnes relations entre le propriétaire et les locataires;
- à l'exploitation sûre et efficace des aéroports admissibles au PAIA;
- à l'adoption par les administrations aéroportuaires des « pratiques optimales » de l'industrie dans le domaine de gouvernance.

**Et le principal résultat est !**

- La rentabilé commerciale et financière et l'efficacité du réseau d'aéroports du Canada.

**D'autres précisions ?**

www.tc.gc.ca/airports/nap/airNapMSR_fr.htm

## 3. Systèmes intelligents de transport

Les systèmes intelligents de transport (SIT) tissent un lien essentiel entre les transports et l'économie du savoir et sont des instruments cruciaux qui permettent de rehausser la sécurité, les économies opérationnelles, la productivité et les performances environnementales. Les SIT contribueront à maximiser la capacité existante et à intégrer les transports intermodaux et interjuridictionnels. C'est Transports Canada qui a élaboré le plan SIT du Canada et qui dirige sa mise en œuvre, plan qui vise à stimuler le développement et le déploiement des SIT dans tous les moyens de transport, aussi bien dans le Canada urbain que dans le Canada rural. Nous collaborons à cette initiative avec l'Association des systèmes intelligents de transport du Canada, les provinces, les territoires et les municipalités, d'autres ministères fédéraux, le milieu universitaire, le secteur privé et les États-Unis.

**Nos plans et activités...**

Sceller des partenariats avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs pour mettre à exécution le plan SIT du Canada et appuyer le développement et le déploiement des SIT.

Participer à l'élaboration des normes internationales.

Élaborer un plan quinquennal de R-D pour les projets SIT industriels, ce qui consiste à étudier les facteurs de sécurité et les facteurs humains qui se rattachent aux fonctions des SIT, à leurs modes de fonctionnement, aux niveaux de rendement ou aux caractéristiques des produits.

Jouer le rôle de leader mondial pour faire avancer l'application et la compatibilité des technologies SIT.

**Ce qui mènera...**

- à l'établissement de partenariats entre tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs pour cofinancer et mettre à exécution le plan des SIT du Canada;
- à l'utilisation par le public des systèmes de transport intégrés;
- à la conception de systèmes et de technologies intégrés par les fournisseurs.

**Et les principaux résultats sont !**

- Améliorer le débit de la circulation dans les couloirs embouteillés et réduire les encombrements aux postes frontaliers.
- Rehausser la productivité en améliorant l'efficacité et la fiabilité des transports.
- Réduire les risques de sécurité connexes.

## 4. Infrastructures des transports de surface

Les infrastructures de surface (les routes et les ponts) sont conçues et construites de manière à ce que le Canada dispose des meilleures infrastructures possibles pour répondre à ses besoins en matière de mobilité. Les infrastructures de surface sont essentielles à la santé de l'économie canadienne et à la sécurité de tous les Canadiens. Plus de 40 % de notre produit intérieur brut et un emploi sur trois dépendent des échanges commerciaux. Les routes supportent le gros de ces échanges commerciaux, puisque 75 % de toutes les marchandises sont acheminées par camion. Les routes accueillent également 90 % de tous les déplacements interurbains. Même si les questions routières au Canada relèvent des responsabilités des provinces, le rôle de Transports Canada consiste à collaborer de près avec les provinces, les territoires et certaines municipalités pour garantir la mobilité des personnes et des marchandises à travers tout le Canada et assurer que le réseau de transport contribue à la prospérité économique. Transports Canada est partie prenante à une série d'ententes à frais partagés entre le fédéral et les provinces dont le but est de préserver et d'améliorer la sécurité du réseau routier existant. Ces efforts n'épaulent pas seulement le réseau de transport à l'échelle nationale et internationale, mais favorisent le développement économique, le tourisme, les télécommunications, la culture et l'environnement.

Dans son budget de février 2000, le gouvernement a affecté 2,65 milliards $ à un programme d'infrastructures, notamment 2 milliards $ pour les infrastructures municipales et jusqu'à 600 millions $ pour les infrastructures routières stratégiques. Transports Canada s'occupe actuellement de la conception et de l'approbation d'un programme d'infrastructures routières stratégiques. Les négociations officielles se rapportant à ce programme d'infrastructures routières

devraient commencer dès que possible et être suivies de la signature d'ententes entre le fédéral et les provinces.

Le gouvernement fédéral entend continuer à collaborer avec les provinces et les territoires à la détermination des segments du réseau routier national qui, en raison de l'augmentation de la circulation et des échanges commerciaux, réclament une attention immédiate. Ce volet routier stimulera les techniques novatrices et les partenariats multiples qui auront pour effet d'encore accroître l'efficacité et la sécurité du réseau national de transport pour tous les Canadiens et d'en renforcer la durabilité et la fiabilité.

**Nos plans et activités...**

Vendre 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime du Saint-Laurent à la Société immobilière du Canada Ltée, qui, à son tour, revendra ces propriétés aux parties qu'elles intéressent. Ces propriétés sont situées le long de la Voie maritime entre Longueuil (Québec) et Port Colborne (Ontario).

Administrer les ententes existantes et négocier de nouvelles ententes de financement des routes entre le fédéral et les provinces et adopter un nouveau système de gestion des contributions au réseau routier dans toutes les provinces où existent déjà des programmes.

Contribuer plus de 100 millions $ au cours des deux prochaines années pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier à Montréal. Cela vient s'ajouter aux subventions versées aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Prendre part aux travaux de la World Road Association pour échanger de bonnes pratiques de gestion du réseau routier et accroître l'exposition des entreprises canadiennes aux marchés internationaux et aux technologies nouvelles.

Participer à diverses études sur le franchissement des frontières : Étude sur la capacité Detroit–Windsor; Étude sur les postes frontaliers avec l'État de New York; Étude de faisabilité sur l'installation conjointe du poste frontalier entre Andover (N.-B.) et Fort Fairfield; et Étude sur le poste frontalier de Calais/région de St. Stephen.

**Ce qui mènera...**

- au respect intégral des ententes de financement;
- à l'utilisation judicieuse des contributions du gouvernement fédéral au réseau routier;
- à la possibilité pour les entreprises canadiennes d'avoir accès aux marchés internationaux et d'être exposées aux technologies nouvelles;
- à la libre circulation des marchandises et des gens (grâce à une réduction des temps d'attente aux postes frontaliers).

**Et le principal résultat est !**

- Des infrastructures de transport de surface sûres et efficaces reposant sur les principes du développement durable.

## 5. Système de manutention et de transport du grain

En mai 2000, le gouvernement fédéral a annoncé des réformes en profondeur des politiques régissant la manutention et le transport du grain, notamment : l'adoption et la généralisation progressive du processus d'adjudication par appel d'offres pour les expéditions de la Commission canadienne du blé jusqu'aux ports; le remplacement du barème des taux maximaux par un plafonnement des recettes annuelles que les compagnies de chemin de fer tirent du grain; la rationalisation plus judicieuse des embranchements et les dispositions relatives à l'arbitrage de la *Loi sur les transports au Canada*; un programme de financement provisoire de 175 millions $ échelonné sur cinq ans pour les routes à grain des Prairies; et un programme de surveillance continue de l'incidence des réformes sur l'efficacité globale du système de manutention et de transport du grain.

**Nos plans et activités...**

Concevoir un programme visant la surveillance du système de manutention et de transport du grain.

Recruter un surveillant indépendant pour rendre compte de l'efficacité du système.

**Ce qui mènera...**

- à la disponibilité de données permettant d'analyser l'efficacité et la responsabilisation du système;
- à la détermination des problèmes ou des possibilités d'améliorer encore davantage le système.

**Et le principal résultat est !**

- Un système plus efficace et responsable qui répondra mieux aux besoins des céréaliculteurs, des expéditeurs et des clients du grain des Prairies du Canada.

## 6. Revitalisation de VIA Rail

Le gouvernement fédéral a annoncé que VIA Rail recevrait 401,9 millions $ de fonds d'immobilisations supplémentaires sur cinq ans. Ces fonds doivent servir à renouveler l'assise financière de la compagnie dans le cadre de son plan d'entreprise général. L'urgence consiste à remplacer le matériel roulant le plus vite possible. Transports Canada devra veiller à ce que ces nouveaux crédits soient dépensés conformément aux directives du gouvernement.

**Nos plans et activités...**

Surveiller les progrès et les dépenses de VIA Rail.

**Ce qui mènera...**

- à la modernisation du parc de VIA Rail;
- à l'amélioration de la fiabilité du réseau de VIA Rail;
- à la réduction des temps de parcours afin d'accroître la demande;
- à une amélioration du ratio d'exploitation.

**Et le principal résultat est !**

- Un réseau national de services ferroviaires voyageurs sûr, efficace et accessible.

## 7. Politique maritime

Dans le cadre de l'initiative prise par le gouvernement fédéral de rationaliser le système de transport maritime du Canada, Transports Canada continue d'œuvrer à la création et à la surveillance des Administrations portuaires canadiennes (APC), le réseau de ports d'importance majeure gérés de manière autonome.

Le Canada est tenu par la Constitution d'assurer l'accès ininterrompu tout au long de l'année à Terre-Neuve, obligation dont le gouvernement s'acquitte en offrant des services de traversier. Le rôle de Transports Canada consiste à négocier des ententes de subvention avec les exploitants de traversier pour qu'ils assurent ces services, à surveiller les opérations des exploitants privés et à tenir lieu de gardien des biens immobiliers et des navires.

L'exploitation des écluses canadiennes dans le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent a été commercialisée en 1998, même si le gouvernement continue d'être le propriétaire des immobilisations et qu'il a pris l'engagement d'assurer leur intégrité à long terme. Et le gouvernement et l'industrie se préoccupent de la compétitivité de la Voie maritime. En réplique au document publié par l'industrie maritime et intitulé *Le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent : une vision 20/20 pour l'avenir*, le Ministère s'occupe d'élaborer une stratégie maritime intérieure axée sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Cette stratégie comportera une évaluation de la politique maritime nationale en vigueur et des préoccupations de tous les intervenants et un examen de toutes les mesures et options qui existent pour raffermir la situation concurrentielle de cette importante infrastructure maritime.

**Nos plans et activités...**

Conférer le statut d'APC aux portes de Hamilton et Oshawa en 2001 et étudier les demandes d'autres ports qui réclament le statut d'APC.

Surveiller le respect par les APC des règlements et des *lettres patentes* et la rentabilité globale du réseau national de ports.

Revoir d'ici juin 2003 la *Loi maritime du Canada* pour s'assurer du respect de ses objectifs.

Surveiller l'exploitation des services de traversier en vue de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions du gouvernement fédéral en veillant à la rentabilité commerciale des services pour qu'ils répondent effectivement à la demande et des taux pour qu'ils reflètent la conjoncture du marché.

De concert avec l'industrie et d'autres ministères gouvernementaux, élaborer une stratégie maritime nationale au sujet du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

Représenter le gouvernement fédéral au sein du Comité directeur intergouvernemental afin de coordonner et de peaufiner l'initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto.

**Ce qui mènera...**

- à des ports autonomes disposant de la flexibilité voulue pour être exploités selon des principes commerciaux et prendre des décisions d'investissement servant leurs intérêts;
- à une représentation accrue des intervenants dans les ports;
- à des services de traversier fondés sur une approche commerciale axée sur les besoins des clients;

- à l'exploitation plus efficace et plus rentable des expéditeurs nationaux;
- à l'augmentation des investissements engagés par les armateurs pour prolonger la durée de vie de la flotte nationale vieillissante.

**Et les principaux résultats sont !**

- Un allégement du fardeau des contribuables canadiens se rattachant à l'exploitation des ports du Canada et à la prestation de services de traversier.
- Un trafic maritime intérieur efficace et rentable.
- La rentabilité à long terme et la compétitivité accrue du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

## 8. Ports du Canada

Les programmes relatifs aux ports, notamment la cession des ports régionaux et locaux, sont conçus et mis en œuvre pour doter le Canada du meilleur réseau portuaire national qui soit. En stimulant une gestion plus commerciale et plus responsable des ports locaux, en favorisant des ports régionaux et locaux autonomes et des Administrations portuaires canadiennes (APC) à vocation plus commerciale, ces activités finiront par alléger le fardeau des contribuables canadiens. Transports Canada assume plusieurs rôles au sujet des ports du pays puisque c'est lui qui négocie les ententes de cession avec les provinces, les municipalités et les entités locales désireuses de devenir propriétaires des ports et de les exploiter, qui surveille les APC et qui continue d'exploiter les ports éloignés et ceux qui n'ont pas encore été cédés.

**Nos plans et activités...**

Céder tous les ports locaux et régionaux d'ici mars 2002.

Continuer à exploiter et à entretenir les ports et installations portuaires publics restants pour répondre aux besoins du trafic commercial existant et assurer une surveillance suffisante; le coût de la prestation de ce service sera partiellement recouvré.

Évaluer et surveiller les projets de transactions immobilières des APC qui réclament l'approbation du ministre et préparer des *lettres patentes* supplémentaires connexes.

Surveiller les APC, délivrer des certificats de conformité avec les *lettres patentes* de chaque APC en règle et élaborer des procédures au sujet des examens spéciaux prescrits par la *Loi maritime du Canada*.

**Ce qui mènera...**

- à l'autonomie des ports exploités localement qui répondent à la demande des usagers;
- à la gestion efficace des biens immobiliers fédéraux dans les sites portuaires;
- au respect par les APC des prescriptions législatives et des *lettres patentes*.

**Et les principaux résultats sont !**

- La rentabilité financière et commerciale du réseau portuaire du Canada.
- L'allégement du fardeau des contribuables canadiens dans le cadre de l'exploitation des ports du Canada.

**D'autres précisions ?**

💻 www.tc.gc.ca/portprograms/fr/menu.htm.

## 9. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule que le ministre des Transports doit procéder à un examen détaillé de la loi et de toute autre législation qui s'y rattache relevant de ses responsabilités. L'objectif de cet examen est d'évaluer si la législation procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible et abordable et de recommander des modifications à la politique nationale des transports et, au besoin, à la législation pour garantir la réalisation de ces objectifs. Un comité a été nommé par le ministre des Transports pour réaliser cet examen entre juillet 2000 et juin 2001.

**Nos plans et activités...**

Le comité consultera les intervenants de tout le Canada d'ici mars 2001 pour déterminer ce qu'ils pensent du fonctionnement de la loi.

Les recommandations du comité feront partie d'un rapport qui doit être soumis au ministre des Transports avant le 30 juin 2001. Le rapport sera présenté au Parlement à l'automne 2001.

Le Ministère devra donner suite aux conclusions et aux recommandations du rapport en 2001-2002 et, au besoin, proposer des changements à la politique nationale des transports et à la *Loi sur les transports au Canada*.

**Ce qui mènera...**

- à une sensibilisation accrue et à une meilleure compréhension et acceptation des changements par les intervenants.

**Et le principal résultat est !**

- Un réseau de transport efficace, flexible, abordable et accessible grâce à la LTC.

## 10. Gouvernement en direct

Les progrès des technologies et des modes de prestation, associés au nombre croissant de Canadiens branchés, permettent au gouvernement du Canada d'offrir un accès plus pratique à ses services et aux renseignements le concernant. Plus de 60 % des Canadiens qui sont à la recherche de renseignements sur le gouvernement font leurs recherches via l'Internet. L'initiative de Gouvernement en direct (GED) souscrit à une vision de prestation électronique des services qui permet d'offrir aux Canadiens les services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, pratique et accessible.

Pour répondre à l'engagement pris par le gouvernement dans le domaine du GED à l'égard des intervenants et du public, Transports Canada doit être encore mieux en mesure de fournir des renseignements et des services par voie électronique et d'assurer que la prestation de ces services répond aux besoins des Canadiens. Le Ministère entend consacrer les experts et les ressources qu'il faut à cette initiative, qui sera prise sous la houlette d'un comité directeur et d'une équipe de projet GED, ce qui garantira que le Ministère a son mot à dire dans les développements pangouvernementaux, qu'il respecte les jalons fixés par le gouvernement et qu'il consulte ses clients de l'extérieur sur les priorités et les modes de prestation électronique des services.

**Nos plans et activités...**

Élaborer un plan stratégique d'ici le printemps 2001 pour déterminer et établir l'ordre de priorité des services qui seront offerts en direct.

Se doter de la capacité d'offrir en direct les services recensés et, d'ici 2004, fournir 85 services différents en direct. Au nombre de ces services, mentionnons : l'enregistrement et la délivrance de permis aux navires; les consultations avec les intervenants et l'industrie; des séances de formation et d'information; certaines demandes et approbations; le paiement électronique des factures et l'achat d'ordinateurs de bureau.

**Ce qui mènera...**

- à des rapports plus fructueux entre les clients et Transports Canada grâce aux services offerts en direct.

**Et le principal résultat est !**

- La fourniture rapide et efficace de renseignements et de services par Transports Canada pour répondre aux demandes des intervenants et du public.

### 3.2.3 Protéger l'environnement physique

Le développement durable et les changements climatiques continueront d'être des questions d'intérêt public dans un avenir prévisible et sont deux des principaux défis que doit affronter le secteur des transports à l'échelle mondiale. Si l'on se fie aux taux de croissance actuels, il y aura 800 millions de propriétaires de véhicules en plus au cours des 40 prochaines années. Les transports durables sont une responsabilité partagée par les gouvernements, l'industrie et le public canadien. Les Canadiens sont de plus en plus conscients des défis que doit affronter le secteur des transports et ils comptent sur le leadership du gouvernement fédéral. Transports Canada a pris l'engagement d'assurer la durabilité du réseau des transports pour les Canadiens en intégrant des paramètres environnementaux dans ses politiques, programmes et activités. Cette section analyse plusieurs des principales activités menées par le Ministère à l'appui de la durabilité des transports (changements climatiques, assainissement de l'environnement et gestion de l'environnement) qui, à leur tour, permettront de tenir les engagements pris par Transports Canada dans le cadre de sa stratégie de développement durable. Les travaux du secteur de service des affaires environnementales seront exécutés par environ 68 employés au coût estimatif de 7 millions $ par an au cours de la période de planification.

**Nos plans et activités...**

La deuxième **Stratégie de développement durable** (SDD) de Transports Canada contient 7 défis environnementaux stratégiques et 29 engagements appelés à façonner le secteur des transports. Les travaux menés par le Ministère dans ces secteurs, seul et en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, d'autres paliers de gouvernement et les intervenants, contribueront à façonner un réseau de transport plus durable, qui soit à la fois sûr, efficace et respectueux de l'environnement pour les générations actuelles et futures de Canadiens. Au cours des trois prochaines années, le Ministère mettra en œuvre sa SDD et renforcera son système de gestion du développement durable, qui repose sur le modèle ISO 14001. La mise en œuvre de la SDD sera surveillée par un groupe consultatif national et chaque engagement pris nécessitera la collaboration des provinces, des territoires, des municipalités et des autres principaux intervenants du secteur des transports. (Section 4.2 à la p. 44 pour les engagements de notre SDD. La deuxième SDD de Transports Canada a été déposée devant la Chambre des communes le 14 février 2001. Le plan d'action détaillé de la SDD comportant les cibles et les mesures du rendement est affiché sur notre site Web.)

Le secteur des transports est le principal responsable des **émissions de gaz à effet de serre** au Canada puisqu'il concentre environ 25 % du total de ces émissions. Selon les prévisions, et si l'on se base sur les politiques en vigueur, les émissions du secteur des transports dépasseront de 32 % le niveau de 1990 en 2010. S'il est ratifié, le Protocole de Kyoto obligera le Canada à réduire ses émissions de 6 % par rapport à 1990 entre 2008 et 2012. En octobre 2000, le ministre de l'Environnement David Anderson et le ministre des Ressources naturelles Ralph Goodale ont annoncé le *Plan d'action national 2000 concernant les changements climatiques* qui fait état des actions coordonnées, soutenues et éclairées engagées par les gouvernements, l'industrie, les groupes d'intérêts et les citoyens du Canada dans tous les secteurs de l'économie. De concert avec Ressources naturelles Canada, Transports Canada dirigera l'élaboration et la mise en œuvre du volet du plan consacré aux transports, lequel porte sur cinq éléments : le transport urbain, la consommation d'essence des véhicules neufs, la production d'éthanol/carburant, les infrastructures

de ravitaillement des véhicules à hydrogène et le transport des marchandises. Pour d'autres précisions, nous renvoyons le lecteur au Défi n° 5 de notre SDD.

Transports Canada s'évertue à atténuer et, dans la mesure du possible, à prévenir les dégâts causés par les activités de transport à l'environnement. Une activité importante réside dans les **évaluations environnementales** et la détermination et la gestion de la contamination des propriétés qui appartiennent ou qui ont appartenu à Transports Canada. S'ils sont mal gérés, les sites contaminés risquent de se solder par des problèmes de santé et de sécurité et par des responsabilités juridiques. Le Ministère collabore avec des groupes interministériels à l'élaboration d'une méthode fédérale uniforme de gestion des sites contaminés. À cette fin, le Ministère entend élaborer d'ici 2001-2002 un cadre de gestion des sites contaminés.

Pour nous acquitter de la responsabilité qui nous incombe en matière de gestion de l'environnement des sites, notamment dans les aéroports, les zones d'entreposage et les édifices, nous cherchons à promouvoir l'utilisation des **systèmes de gestion de l'environnement** (SGE) et le recours à des pratiques optimales dans le secteur des transports. Les SGE du Ministère ont été élargis en 1999 et portent désormais sur un plus grand nombre d'activités et d'opérations du Ministère. Un programme de sensibilisation interne sera conçu d'ici 2001-2002 afin de familiariser les employés avec la Politique stratégique d'évaluation environnementale du Ministère et de permettre à ce dernier de mieux s'acquitter de ces évaluations. À compter de 2000-2001, le Ministère s'efforcera également de respecter six cibles révisées des SGE portant sur les responsabilités opérationnelles qu'il continue d'assumer. Pour d'autres précisions, nous renvoyons le lecteur au Défi n° 2 et au Défi n° 4 de la SDD.

**Nos programmes environnementaux mèneront...**

- à un plus grand engagement et à une sensibilisation accrue des intervenants aux problèmes des changements climatiques et aux possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports;
- à une sensibilisation accrue du public aux émissions des véhicules et à leurs effets sur l'environnement, de même qu'à l'importance du bon entretien des véhicules;
- à une meilleure compréhension et à une application généralisée des normes SME ISO 14001 aux installations de transport.

**Et les principaux résultats sont !**

- Une diminution des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, à l'appui de la cible nationale que s'est fixée le Canada.
- Une diminution de l'impact des émissions dans l'atmosphère du secteur des transports.
- La prévention et l'atténuation des dégâts causés par les activités de transport à l'environnement.
- Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens.

# 4.0 Initiatives horizontales

## 4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires

| Initiative | Nos plans et activités... | Ce qui mènera... | Et le principal résultat est ! |
|---|---|---|---|
| Parachever la réforme de la ***Loi sur la marine marchande du Canada***. | • Déléguer les activités d'inspection à des organismes indépendants (sociétés de classification) investis de responsabilités au niveau de l'assurance de qualité de la sécurité maritime.<br>• Moderniser la législation et délimiter clairement les responsabilités ministérielles. | • à un projet d'application renforcé visant à accroître le niveau et le taux de conformité. | • Un système national de transport maritime sûr, sécuritaire et économiquement rentable. |
| En vertu de la ***Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*** :<br>1. introduire des projets de règlement sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des ancrages pour les dispositifs de retenue pour enfants;<br>2. mettre la dernière main aux règlements sur les véhicules à faible vitesse et les bicyclettes électriques, aux prescriptions relatives aux véhicules incomplets et aux normes sur les carburants de remplacement. | • Mener des recherches sur les accidents pour établir les priorités réglementaires.<br>• Mener des recherches techniques pour élaborer des méthodes d'essai et des critères nouveaux et améliorés sur l'efficacité des règlements relatifs à la sécurité des véhicules automobiles.<br>• Élaborer des normes de sécurité nouvelles et améliorées en collaborant avec d'autres gouvernements nationaux.<br>• Mener des essais de conformité et des activités d'application des règlements. | • à une amélioration par les constructeurs de la conception et de la construction des véhicules automobiles dotés d'un plus fort potentiel de résistance aux collisions et d'une plus grande protection des occupants en cas d'accident. | • Diminution des blessés et des accidents mortels résultant de la conduite de véhicules automobiles, pour que le Canada ait le réseau routier le plus sûr du monde. |

## Principales initiatives législatives et réglementaires *(suite)*

| Initiative | Nos plans et activités... | Ce qui mènera... | Et le principal résultat est ! |
|---|---|---|---|
| Modifier la ***Loi de 1987 sur les transports routiers*** afin d'offrir un cadre national pour la réglementation provinciale des compagnies extraprovinciales de transport routier (par camion et autobus), axé sur la sécurité des transporteurs. Les modifications renverront aux normes sur le rendement des transporteurs élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie en vertu d'un processus de consultation placé sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. | • Élaborer un cadre national axé sur la sécurité des transporteurs, et comportant des normes établies en collaboration. | • à une pplication uniforme et complète par les provinces de la norme 14 du Code canadien de sécurité – Cotes de sécurité. | • Diminution du nombre des blessés et de décès résultant d'accidents mettant en cause des transporteurs extraprovinciaux.<br>• Le réseau routier canadien devient le plus sûr du monde. |
| Introduire le projet de **Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada**, qui perpétuera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multimodaux chargés d'analyser les mesures prises dans le cadre de plusieurs textes législatifs sur les transports. | • Définir le champ de compétence du tribunal et recenser les mesures soumises à l'examen du tribunal.<br>• Modifier la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*. | • à une plus grande uniformité dans le traitement de ceux que nous réglementons. | • Un réseau de transport national sûr et sécuritaire. |

## Principales initiatives législatives et réglementaires *(suite)*

| Initiative | Nos plans et activités... | Ce qui mènera... | Et le principal résultat est ! |
|---|---|---|---|
| Introduire une nouvelle **Loi sur la responsabilité en matière maritime** afin de regrouper les régimes de responsabilité maritime en vigueur en une seule loi et de valider rétroactivement certains règlements établis en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports* et les règlements établis en vertu de la *Loi sur le pilotage*. | • Élaborer une loi fédérale concernant la responsabilité des armateurs à l'égard des passagers en cas de blessure ou de décès.<br>• Uniformiser les règles visant le partage des responsabilités.<br>• S'assurer que la loi reflète les récentes décisions de la Cour fédérale.<br>• Élaborer une approche détaillée à l'égard de la législation et de la réglementation de la responsabilité en matière maritime.<br>• Moderniser la langue de la loi. | • à une sensibilisation accrue et meilleure compréhension des risques potentiels et de l'assurabilité des intervenants.<br>• au respect par les armateurs et les assureurs de leurs obligations à l'égard des victimes d'accidents maritimes.<br>• au respect de la loi par les expéditeurs. | • Système de transport maritime efficace et économiquement rentable grâce à un régime de dédommagement rapide et suffisant en cas d'accident.<br>• Un trafic maritime plus sûr et plus responsable dans les eaux canadiennes. |
| Modifier la ***Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*** afin de rationaliser son administration et de créer un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers. | • Réduire à la fois la paperasserie et le fardeau de réglementation pour l'industrie.<br>• Maintenir l'exemption de la *Loi sur la concurrence* et injecter des dispositions proconcurrentielles supplémentaires. | • à une plus grande flexibilité dans les options de sous-traitance entre les transporteurs et les expéditeurs.<br>• à une harmonisation de la législation canadienne avec celle de ses principaux partenaires commerciaux. | • Un système national de transport maritime efficace et plus concurrentiel.<br>• Des services de grande qualité fournis par les compagnies conférentielles à des prix concurrentiels. |

## Principales initiatives législatives et réglementaires *(suite)*

| Initiative | Nos plans et activités... | Ce qui mènera... | Et le principal résultat est ! |
|---|---|---|---|
| Modifier la ***Loi sur l'aéronautique*** afin d'actualiser la principale loi qui régit le secteur aéronautique pour qu'elle reflète les besoins actuels du milieu aéronautique et les orientations du gouvernement. | • Consulter le milieu aéronautique sous l'égide du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne au sujet des principales questions suivantes :<br>– création d'un service de rapports confidentiels assurant l'immunité de ceux et celles qui signalent des infractions;<br>– limitations du temps de vol et de la période de service de vol pour le personnel hors équipage;<br>– utilisation d'enregistrements de données de vol et restriction de l'utilisation des données;<br>– sanctions d'application des règlements;<br>– adoption de systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies aériennes;<br>– responsabilité des personnes morales et assurance-responsabilité. | • au resserrement des partenariats et de la collaboration entre les intervenants. | • Une législation canadienne modernisée et améliorée.<br>• Un système national de transport aérien sûr et sécuritaire. |

## Principales initiatives législatives et réglementaires *(suite)*

| Initiative | Nos plans et activités... | Ce qui mènera... | Et le principal résultat est ! |
|---|---|---|---|
| En vertu des récentes modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, introduire un **Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité**. | • Publier les modifications dans la partie II de la *Gazette du Canada* et prendre les mesures pour qu'elles entrent en vigueur d'ici l'été 2001.<br>• Adopter un cadre officiel permettant d'intégrer la sécurité dans les opérations quotidiennes des compagnies de chemin de fer. | • à l'existence de données sur le rendement de sécurité reposant sur le nouveau règlement.<br>• à l'adoption de pratiques sûres par la mise en œuvre de plusieurs éléments du règlement.<br>• à la reconnaissance du partage des rôles et des responsabilités de ceux que nous réglementons.<br>• à l'observance volontaire accrue. | • Un réseau ferroviaire national sûr et sécuritaire |
| Poursuivre la modification du **Règlement sur le transport des marchandises dangereuses** en « langage simple ». | • Élaborer un règlement clair, précis et facile à comprendre dont les informations sont plus facilement accessibles au lecteur. | • au respect, à la sensibilisation et à la compréhension accrus du règlement à la fois pour les gens que nous réglementons et pour ceux qui sont chargés de le faire appliquer. | • Protection de la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses au Canada. |

## 4.2 Stratégie de développement durable

La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada contient 7 défis stratégiques et 29 engagements qui façonneront le secteur des transports. Le plan d'action détaillé de la SDD, assorti de cibles et de mesures du rendement, est affiché sur notre site Web.

**D'autres précisions?**

www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm

**Défi n° 1 — Améliorer l'éducation et la sensibilisation aux transports durables**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Niveau de sensibilisation des Canadiens aux impacts sur l'environnement des activités de transport.**
**Engagements**

**1.1** Transports Canada prolongera le programme **Sur la route du transport durable** (SRTD) de deux ans jusqu'en 2003-2004 et ajoutera des ressources au programme sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor. Le Ministère mènera également une campagne de marketing ciblée d'ici 2001-2002 pour sensibiliser les gens à ce programme.

**1.2** De concert avec Santé Canada et Environnement Canada, Transports Canada élaborera des instruments pour fournir aux Canadiens des renseignements sur les options de transport actif d'ici 2002-2003. À titre d'exemples, mentionnons la préparation de brochures, d'un site Web et d'un kiosque pour les tribunes sur le développement durable.

**1.3** Transports Canada étendra son programme d'éconavette à ses bureaux régionaux et incitera d'autres ministères fédéraux à l'adopter à travers tout le Canada. Les régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique du Ministère feront la promotion du programme auprès des principaux employeurs de Toronto, Vancouver et Montréal d'ici 2003-2004.

**1.4** Transports Canada collaborera avec le secteur des transports au Canada et à l'étranger à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement en organisant un atelier en 2001 et en travaillant avec ses partenaires internationaux à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement d'ici 2003-2004.

**Défi n° 2 — Concevoir des outils permettant de prendre de meilleures décisions**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Nous recourrons à des indicateurs des programmes pour rendre compte de ce défi.**
**Engagements**

**2.1** Transports Canada précisera les données dont il a besoin dans le domaine du développement durable et élaborera une stratégie et un plan de mise en œuvre pour combler les lacunes statistiques existantes d'ici 2001-2002.

**2.2** Transports Canada évaluera l'impact de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des divers moyens de transport et établira la position du Ministère sur l'internalisation des coûts d'ici 2003-2004. Le Ministère mettra également au point des modèles analytiques pour déterminer et attribuer les coûts complets (notamment les coûts des infrastructures, de la sécurité et de l'environnement) au sujet du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien et de leurs usagers d'ici 2002-2003.

**2.3** Transports Canada collaborera de près avec le Centre pour un transport durable, Environnement Canada, d'autres ministères fédéraux et d'autres organisations (comme la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie et l'Association des transports du Canada) à l'établissement d'un ensemble d'indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés par le Canada Sur la route du transport durable d'ici 2003-2004.

**2.4** Transports Canada approuvera une politique au sujet du déroulement des évaluations environnementales stratégiques (EES) et créera un programme interne de sensibilisation pour permettre aux employés de se familiariser avec la politique d'ici 2001-2002. Le Ministère entreprendra également un projet de recherche pour concevoir des outils propres aux EES afin de mieux évaluer les impacts sur l'environnement de ses politiques et programmes de transport de surface d'ici 2001-2002.

**Défi n° 3 — Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Montant et pourcentage des fonds ministériels de recherche et développement (R-D) consacrés à l'énergie et à l'environnement.**

**Engagements**

**3.1** Transports Canada préparera et mettra à exécution un plan quinquennal de R-D sur les systèmes intelligents de transport multimodaux (SIT) pour appuyer les innovations et le développement technologique du secteur privé d'ici 2000-2001. Des projets de recherche bien précis seront réalisés en partenariat avec le milieu universitaire et des entreprises privées, notamment des partenaires de l'industrie, comme SIT Canada et l'Équipe de la technologie de l'ALÉNA.

**3.2** Le Centre de développement des transports (CDT) de Transport Canada entreprendra, avec le concours du Programme de recherche et de développement énergétiques (PRDE) du gouvernement fédéral, des travaux de R-D sur les nouvelles technologies de l'information et des communications en vue d'améliorer les systèmes de transport d'ici 2003-2004. Ces technologies (capteurs, communications, contrôle, détermination de l'emplacement, véhicules ou navires , navigation, stockage, traitement et affichage des données) seront appliquées au transport urbain, aux marchandises intermodales et à l'efficacité du transport aérien.

**3.3** Le CDT de Transports Canada entreprendra, de concert avec le PRDE, des travaux de R-D pour aider à la conception de véhicules légers et peu polluants alimentés à l'hydrogène, à l'électricité ou selon un système hybride et des infrastructures qui leur sont nécessaires, d'ici 2003-2004.

**3.4** Transports Canada s'évertuera à sensibiliser le public aux véhicules technologiquement évolués (VTE), qui ont une consommation de carburant extrêmement basse et des émissions ultra-faibles ou nulles, au moyen :

- d'essais, d'inspections, d'évaluations et de rapports sur 10 à 15 véhicules technologiquement évolués, afin de déterminer dans quelle mesure ils sont conformes aux règlements en vigueur sur les véhicules automobiles (annuellement à compter de 2001-2002);
- de la création d'un programme de « véhicules écologiques » précisant les principaux véhicules « écologiques » en vente au Canada (d'ici 2002-2003);
- d'un site Web faisant état des véhicules « écologiques » en vente au Canada d'ici 2002-2003;
- d'une évaluation de la pénétration sur le marché et du potentiel des VTE et des obstacles qui empêchent leur diffusion d'ici 2002-2003.

**Défi n° 4 — Améliorer la gestion environnementale des opérations et des terrains de Transports Canada**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Nombre d'entités occupant des terrains de Transports Canada qui ont adopté des normes environnementales.**

**Engagements**

**4.1** Transports Canada fixera six nouvelles cibles pour son Système de gestion de l'environnement (SGE) axées sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère d'ici 2003-2004. Les six secteurs cibles sont : les émissions dans l'atmosphère, les terrains contaminés, les déchets non dangereux, les réservoirs de stockage, les urgences environnementales et la sensibilisation à l'environnement.

**4.2** Transports Canada adoptera un programme de surveillance de l'environnement sur toutes ses propriétés, notamment celles qui sont exploitées par des tiers, d'ici 2003-2004. Cela garantira le respect des règlements et permettra de cerner les pratiques optimales et les responsabilités existantes/potentielles.

**4.3** Transports Canada collaborera avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour combler les lacunes qui existent dans le Règlement sur l'évaluation environnementale des Administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) et pour permettre à d'autres entités qui gèrent des terrains fédéraux, comme les Administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA), de se placer sous la Loi d'ici 2001-2002.

**4.4** Transports Canada dressera un Inventaire des ressources naturelles (IRN) à l'aéroport de Churchill conformément au projet de loi sur les espèces en voie de disparition d'ici 2001-2002. D'après ces travaux, Transports Canada établira un guide générique d'ici 2003-2004 qui sera utilisé dans d'autres aéroports appartenant au Ministère et exploités par lui.

## 4.2 Stratégie de développement durable

La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada contient 7 défis stratégiques et 29 engagements qui façonneront le secteur des transports. Le plan d'action détaillé de la SDD, assorti de cibles et de mesures du rendement, est affiché sur notre site Web.

**D'autres précisions?**

- www.tc.gc.ca/envaffairs/french/devdur.htm

**Défi n° 1 — Améliorer l'éducation et la sensibilisation aux transports durables**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Niveau de sensibilisation des Canadiens aux impacts sur l'environnement des activités de transport.
**Engagements**

**1.1** Transports Canada prolongera le programme **Sur la route du transport durable** (SRTD) de deux ans jusqu'en 2003-2004 et ajoutera des ressources au programme sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor. Le Ministère mènera également une campagne de marketing ciblée d'ici 2001-2002 pour sensibiliser les gens à ce programme.

**1.2** De concert avec Santé Canada et Environnement Canada, Transports Canada élaborera des instruments pour fournir aux Canadiens des renseignements sur les options de transport actif d'ici 2002-2003. À titre d'exemples, mentionnons la préparation de brochures, d'un site Web et d'un kiosque pour les tribunes sur le développement durable.

**1.3** Transports Canada étendra son programme d'éconavette à ses bureaux régionaux et incitera d'autres ministères fédéraux à l'adopter à travers tout le Canada. Les régions du Québec, de l'Ontario et du Pacifique du Ministère feront la promotion du programme auprès des principaux employeurs de Toronto, Vancouver et Montréal d'ici 2003-2004.

**1.4** Transports Canada collaborera avec le secteur des transports au Canada et à l'étranger à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement en organisant un atelier en 2001 et en travaillant avec ses partenaires internationaux à la promotion des pratiques optimales de gestion de l'environnement d'ici 2003-2004.

**Défi n° 2 — Concevoir des outils permettant de prendre de meilleures décisions**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Nous recourrons à des indicateurs des programmes pour rendre compte de ce défi.
**Engagements**

**2.1** Transports Canada précisera les données dont il a besoin dans le domaine du développement durable et élaborera une stratégie et un plan de mise en œuvre pour combler les lacunes statistiques existantes d'ici 2001-2002.

**2.2** Transports Canada évaluera l'impact de l'internalisation des coûts sociaux et environnementaux des divers moyens de transport et établira la position du Ministère sur l'internalisation des coûts d'ici 2003-2004. Le Ministère mettra également au point des modèles analytiques pour déterminer et attribuer les coûts complets (notamment les coûts des infrastructures, de la sécurité et de l'environnement) au sujet du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien et de leurs usagers d'ici 2002-2003.

**2.3** Transports Canada collaborera de près avec le Centre pour un transport durable, Environnement Canada, d'autres ministères fédéraux et d'autres organisations (comme la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie et l'Association des transports du Canada) à l'établissement d'un ensemble d'indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés par le Canada Sur la route du transport durable d'ici 2003-2004.

**2.4** Transports Canada approuvera une politique au sujet du déroulement des évaluations environnementales stratégiques (EES) et créera un programme interne de sensibilisation pour permettre aux employés de se familiariser avec la politique d'ici 2001-2002. Le Ministère entreprendra également un projet de recherche pour concevoir des outils propres aux EES afin de mieux évaluer les impacts sur l'environnement de ses politiques et programmes de transport de surface d'ici 2001-2002.

**Défi n° 3 — Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Montant et pourcentage des fonds ministériels de recherche et développement (R-D) consacrés à l'énergie et à l'environnement.

**Engagements**

**3.1** Transports Canada préparera et mettra à exécution un plan quinquennal de R-D sur les systèmes intelligents de transport multimodaux (SIT) pour appuyer les innovations et le développement technologique du secteur privé d'ici 2000-2001. Des projets de recherche bien précis seront réalisés en partenariat avec le milieu universitaire et des entreprises privées, notamment des partenaires de l'industrie, comme SIT Canada et l'Équipe de la technologie de l'ALÉNA.

**3.2** Le Centre de développement des transports (CDT) de Transport Canada entreprendra, avec le concours du Programme de recherche et de développement énergétiques (PRDE) du gouvernement fédéral, des travaux de R-D sur les nouvelles technologies de l'information et des communications en vue d'améliorer les systèmes de transport d'ici 2003-2004. Ces technologies (capteurs, communications, contrôle, détermination de l'emplacement, véhicules ou navires , navigation, stockage, traitement et affichage des données) seront appliquées au transport urbain, aux marchandises intermodales et à l'efficacité du transport aérien.

**3.3** Le CDT de Transports Canada entreprendra, de concert avec le PRDE, des travaux de R-D pour aider à la conception de véhicules légers et peu polluants alimentés à l'hydrogène, à l'électricité ou selon un système hybride et des infrastructures qui leur sont nécessaires, d'ici 2003-2004.

**3.4** Transports Canada s'évertuera à sensibiliser le public aux véhicules technologiquement évolués (VTE), qui ont une consommation de carburant extrêmement basse et des émissions ultra-faibles ou nulles, au moyen :

- d'essais, d'inspections, d'évaluations et de rapports sur 10 à 15 véhicules technologiquement évolués, afin de déterminer dans quelle mesure ils sont conformes aux règlements en vigueur sur les véhicules automobiles (annuellement à compter de 2001-2002);
- de la création d'un programme de « véhicules écologiques » précisant les principaux véhicules « écologiques » en vente au Canada (d'ici 2002-2003);
- d'un site Web faisant état des véhicules « écologiques » en vente au Canada d'ici 2002-2003;
- d'une évaluation de la pénétration sur le marché et du potentiel des VTE et des obstacles qui empêchent leur diffusion d'ici 2002-2003.

**Défi n° 4 — Améliorer la gestion environnementale des opérations et des terrains de Transports Canada**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Nombre d'entités occupant des terrains de Transports Canada qui ont adopté des normes environnementales.

**Engagements**

**4.1** Transports Canada fixera six nouvelles cibles pour son Système de gestion de l'environnement (SGE) axées sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère d'ici 2003-2004. Les six secteurs cibles sont : les émissions dans l'atmosphère, les terrains contaminés, les déchets non dangereux, les réservoirs de stockage, les urgences environnementales et la sensibilisation à l'environnement.

**4.2** Transports Canada adoptera un programme de surveillance de l'environnement sur toutes ses propriétés, notamment celles qui sont exploitées par des tiers, d'ici 2003-2004. Cela garantira le respect des règlements et permettra de cerner les pratiques optimales et les responsabilités existantes/potentielles.

**4.3** Transports Canada collaborera avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) pour combler les lacunes qui existent dans le Règlement sur l'évaluation environnementale des Administrations portuaires canadiennes (APC) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) et pour permettre à d'autres entités qui gèrent des terrains fédéraux, comme les Administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA), de se placer sous la Loi d'ici 2001-2002.

**4.4** Transports Canada dressera un Inventaire des ressources naturelles (IRN) à l'aéroport de Churchill conformément au projet de loi sur les espèces en voie de disparition d'ici 2001-2002. D'après ces travaux, Transports Canada établira un guide générique d'ici 2003-2004 qui sera utilisé dans d'autres aéroports appartenant au Ministère et exploités par lui.

**Défi n° 5 — Réduire les émissions dans l'atmosphère**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Total des polluants atmosphériques par mode et total des émissions de gaz à effet de serre par mode.**

**Engagements**

**5.1** Transports Canada continuera de diriger le volet des transports du plan d'action national sur les changements climatiques. En particulier, le Ministère lancera, avec le concours de Ressources naturelles Canada et d'autres ministères et intervenants, les cinq mesures de transport que contient le *Plan d'action 2000* du gouvernement du Canada :

- *Consommation de carburant des véhicules neufs* — apporter d'importantes améliorations par des accords volontaires conclus avec l'industrie automobile, qu'il faudra harmoniser avec ceux des États-Unis. Cela englobe une campagne d'éducation des consommateurs afin de promouvoir de manière agressive l'achat de véhicules moins polluants et plus sobres.
- *Projets pilotes communautaires sur les transports* — concevoir avec les municipalités, les provinces et les territoires et d'autres partenaires quatre à cinq vitrines démontrant et évaluant un éventail de stratégies urbaines visant à réduire les émissions.
- *Efficacité des marchandises et technologies* — sceller des partenariats et conclure des accords volontaires avec le secteur des marchandises pour promouvoir les pratiques et les technologies rentables et reconnaître les possibilités d'une intégration efficace des moyens de transport des marchandises.
- *Soutien de l'éthanol* — promouvoir la construction de nouvelles usines d'éthanol au Canada en vue de tripler l'offre et d'utiliser de l'essence mélangée à de l'éthanol d'ici 2010.
- *Partenariat sur les piles à combustible* — collaborer avec les fournisseurs de piles à combustible, les fournisseurs d'hydrogène, l'industrie automobile et les gouvernements pour démontrer et mettre en place les infrastructures d'avitaillement en hydrogène et en d'autres produits, et encourager l'achat de véhicules à hydrogène au Canada.

**5.2** Transports Canada collaborera avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'élaboration de nouvelles normes sur les émissions des aéronefs et de pratiques opérationnelles qui répondent aux préoccupations suscitées par la qualité de l'air local et les changements climatiques à l'échelle planétaire.

**5.3** Transports Canada collaborera avec Environnement Canada à la création d'un groupe de travail interministériel chargé d'analyser les normes sur les émissions du transport ferroviaire et les émissions actuelles dans l'atmosphère des moteurs de locomotive, d'évaluer le protocole d'entente existant entre Environnement Canada et l'Association des chemin de fer du Canada, d'évaluer les règlements en vigueur aux États-Unis et d'élaborer une stratégie visant à réduire les émissions dans l'atmosphère des matériels ferroviaires, d'ici 2001-2002.

**5.4** Transports Canada révisera la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA) afin de déterminer s'il y a lieu d'y incorporer le pouvoir de réglementer les données sur la consommation de carburant et les prescriptions relatives à la présentation des données.

**Défi n° 6 — Réduire la pollution des eaux**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** Selon la quantité de carburants ou de substances dangereuses rejetées par chaque moyen de transport et par chaque incident/accident des transports. Nombre d'oiseaux souillés par les hydrocarbures dans le sud-est de Terre-Neuve.

**Engagements**

**6.1** Transports Canada déterminera les rejets d'effluents et de déchets par des tierces parties dans les ports canadiens d'ici 2001-2002.

**6.2** Transports Canada facilitera l'élaboration de normes sur la manutention des déchets dans les ports canadiens d'ici 2002-2003.

**6.3** Transports Canada, avec le concours de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada, s'emploiera à rehausser l'efficacité de ses régimes de surveillance et d'inspection des rejets dans les océans en analysant les activités actuelles de surveillance aérienne dans les eaux de l'Atlantique et, au besoin, en multipliant ces activités d'ici 2002-2003.

**6.4** Transports Canada collaborera avec l'industrie du transport maritime, d'autres ministères gouvernementaux et les intervenants intéressés, par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Commission mixte internationale (CMI) à l'élaboration de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast et d'autres questions ayant trait à la nuisance causée aux espèces aquatiques d'ici 2002-2003.

**6.5** Transports Canada élaborera des programmes de réglementation visant à incorporer les règlements internationaux sur la pollution maritime et les émissions dans l'atmosphère des navires par le biais de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – annexe III (qui interdit le rejet des marchandises dangereuses emballées), annexe V (qui limite le rejet des ordures) et annexe VI (qui établit les normes sur les $SO_X$, les $NO_X$ et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone) – d'ici 2001-2002.

**6.6** Avec le concours de Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), Transports Canada déterminera si l'adoption d'un programme de normes de rendement pour les opérations maritimes écologiquement rationnelles et d'incitatifs pour les opérations maritimes écologiques aura des effets positifs sur la réduction de la pollution des eaux et de l'atmosphère d'ici 2002-2003.

**Défi n° 7 — Promouvoir l'efficacité des transports**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ?** *Efficacité économique :* productivité et coûts unitaires des entreprises de transport (pourcentage annuel d'augmentation). *Consommation de carburant :* passagers-km/énergie (passagers); tonnes-km/énergie (marchandises).

**Engagements**

**7.1** Transports Canada parachèvera une étude détaillée sur l'intégration des moyens de transport à l'appui de la situation concurrentielle du Canada sur le marché mondial d'ici 2001-2002. Cette étude se penchera sur les méthodes possibles que peuvent utiliser les secteurs public et privé pour faciliter l'intégration modale et portera sur des questions comme l'efficacité de la logistique d'approvisionnement, le transbordement continu des marchandises, un seul connaissement du point d'origine au point de destination, les paramètres relatifs aux SIT et aux TI, le développement durable et d'autres paramètres environnementaux.

**7.2** Transports Canada établira et incorporera des critères sur le développement durable dans ses accords et programmes sur le financement des infrastructures, notamment le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les projets routiers cofinancés par le fédéral et l'appui des trains de voyageurs, d'ici 2002-2003.

**7.3** Transports Canada collaborera avec les provinces, les municipalités et d'autres entités pour sensibiliser les gens aux pratiques optimales du transport urbain durable, notamment :

- création d'un site Web sur les pratiques optimales en 2002-2003;
- lancement d'un programme national de primes pour reconnaître les leaders en 2002-2003;
- parrainage d'une conférence nationale sur les problèmes de transport urbain en 2003-2004.

**Défi n° 5 — Réduire les émissions dans l'atmosphère**
**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Total des polluants atmosphériques par mode et total des émissions de gaz à effet de serre par mode.**

**Engagements**

**5.1** Transports Canada continuera de diriger le volet des transports du plan d'action national sur les changements climatiques. En particulier, le Ministère lancera, avec le concours de Ressources naturelles Canada et d'autres ministères et intervenants, les cinq mesures de transport que contient le *Plan d'action 2000* du gouvernement du Canada :

- *Consommation de carburant des véhicules neufs* — apporter d'importantes améliorations par des accords volontaires conclus avec l'industrie automobile, qu'il faudra harmoniser avec ceux des États-Unis. Cela englobe une campagne d'éducation des consommateurs afin de promouvoir de manière agressive l'achat de véhicules moins polluants et plus sobres.
- *Projets pilotes communautaires sur les transports* — concevoir avec les municipalités, les provinces et les territoires et d'autres partenaires quatre à cinq vitrines démontrant et évaluant un éventail de stratégies urbaines visant à réduire les émissions.
- *Efficacité des marchandises et technologies* — sceller des partenariats et conclure des accords volontaires avec le secteur des marchandises pour promouvoir les pratiques et les technologies rentables et reconnaître les possibilités d'une intégration efficace des moyens de transport des marchandises.
- *Soutien de l'éthanol* — promouvoir la construction de nouvelles usines d'éthanol au Canada en vue de tripler l'offre et d'utiliser de l'essence mélangée à de l'éthanol d'ici 2010.
- *Partenariat sur les piles à combustible* — collaborer avec les fournisseurs de piles à combustible, les fournisseurs d'hydrogène, l'industrie automobile et les gouvernements pour démontrer et mettre en place les infrastructures d'avitaillement en hydrogène et en d'autres produits, et encourager l'achat de véhicules à hydrogène au Canada.

**5.2** Transports Canada collaborera avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'élaboration de nouvelles normes sur les émissions des aéronefs et de pratiques opérationnelles qui répondent aux préoccupations suscitées par la qualité de l'air local et les changements climatiques à l'échelle planétaire.

**5.3** Transports Canada collaborera avec Environnement Canada à la création d'un groupe de travail interministériel chargé d'analyser les normes sur les émissions du transport ferroviaire et les émissions actuelles dans l'atmosphère des moteurs de locomotive, d'évaluer le protocole d'entente existant entre Environnement Canada et l'Association des chemin de fer du Canada, d'évaluer les règlements en vigueur aux États-Unis et d'élaborer une stratégie visant à réduire les émissions dans l'atmosphère des matériels ferroviaires, d'ici 2001-2002.

**5.4** Transports Canada révisera la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* (LSVA) afin de déterminer s'il y a lieu d'y incorporer le pouvoir de réglementer les données sur la consommation de carburant et les prescriptions relatives à la présentation des données.

**Défi n° 6 — Réduire la pollution des eaux**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ? Selon la quantité de carburants ou de substances dangereuses rejetées par chaque moyen de transport et par chaque incident/accident des transports. Nombre d'oiseaux souillés par les hydrocarbures dans le sud-est de Terre-Neuve.**

**Engagements**

**6.1** Transports Canada déterminera les rejets d'effluents et de déchets par des tierces parties dans les ports canadiens d'ici 2001-2002.

**6.2** Transports Canada facilitera l'élaboration de normes sur la manutention des déchets dans les ports canadiens d'ici 2002-2003.

**6.3** Transports Canada, avec le concours de Pêches et Océans Canada et d'Environnement Canada, s'emploiera à rehausser l'efficacité de ses régimes de surveillance et d'inspection des rejets dans les océans en analysant les activités actuelles de surveillance aérienne dans les eaux de l'Atlantique et, au besoin, en multipliant ces activités d'ici 2002-2003.

**6.4** Transports Canada collaborera avec l'industrie du transport maritime, d'autres ministères gouvernementaux et les intervenants intéressés, par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la Commission mixte internationale (CMI) à l'élaboration de nouveaux règlements et de nouvelles normes sur la gestion des eaux de ballast et d'autres questions ayant trait à la nuisance causée aux espèces aquatiques d'ici 2002-2003.

**6.5** Transports Canada élaborera des programmes de réglementation visant à incorporer les règlements internationaux sur la pollution maritime et les émissions dans l'atmosphère des navires par le biais de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) – annexe III (qui interdit le rejet des marchandises dangereuses emballées), annexe V (qui limite le rejet des ordures) et annexe VI (qui établit les normes sur les $SO_X$, les $NO_X$ et les substances qui appauvrissent la couche d'ozone) – d'ici 2001-2002.

**6.6** Avec le concours de Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne), Transports Canada déterminera si l'adoption d'un programme de normes de rendement pour les opérations maritimes écologiquement rationnelles et d'incitatifs pour les opérations maritimes écologiques aura des effets positifs sur la réduction de la pollution des eaux et de l'atmosphère d'ici 2002-2003.

**Défi n° 7 — Promouvoir l'efficacité des transports**

**Comment mesurerons-nous nos progrès ? *Efficacité économique :* productivité et coûts unitaires des entreprises de transport (pourcentage annuel d'augmentation). *Consommation de carburant :* passagers-km/énergie (passagers); tonnes-km/énergie (marchandises).**

**Engagements**

**7.1** Transports Canada parachèvera une étude détaillée sur l'intégration des moyens de transport à l'appui de la situation concurrentielle du Canada sur le marché mondial d'ici 2001-2002. Cette étude se penchera sur les méthodes possibles que peuvent utiliser les secteurs public et privé pour faciliter l'intégration modale et portera sur des questions comme l'efficacité de la logistique d'approvisionnement, le transbordement continu des marchandises, un seul connaissement du point d'origine au point de destination, les paramètres relatifs aux SIT et aux TI, le développement durable et d'autres paramètres environnementaux.

**7.2** Transports Canada établira et incorporera des critères sur le développement durable dans ses accords et programmes sur le financement des infrastructures, notamment le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les projets routiers cofinancés par le fédéral et l'appui des trains de voyageurs, d'ici 2002-2003.

**7.3** Transports Canada collaborera avec les provinces, les municipalités et d'autres entités pour sensibiliser les gens aux pratiques optimales du transport urbain durable, notamment :

- création d'un site Web sur les pratiques optimales en 2002-2003;
- lancement d'un programme national de primes pour reconnaître les leaders en 2002-2003;
- parrainage d'une conférence nationale sur les problèmes de transport urbain en 2003-2004.

## 4.3 Initiatives d'amélioration de la gestion

### 4.3.1 Modernisation de la fonction de contrôleur

En 1999, Transports Canada s'est joint à plusieurs autres ministères fédéraux participant à titre expérimental à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur du Conseil du Trésor. L'initiative a pour but d'améliorer les pratiques de gestion dans sept secteurs clés : le leadership, le perfectionnement des ressources humaines, les valeurs et l'éthique, les données sur le rendement, la gestion des risques, la gérance et la responsabilisation (pour d'autres précisions, nous vous invitons à visiter le site Web du SCT à www.tbs-sct.gc.ca/subsites_f.html).

Transports Canada a implanté un bureau de projet qui est chargé de déployer les efforts nécessaires à la promotion de cette initiative et de stimuler les progrès dans certains domaines bien précis. Ce sont les gestionnaires de tout le Ministère qui sont responsables de la modernisation de la fonction de contrôleur. Les politiques, les procédures et les systèmes de gestion et d'administration du Ministère doivent permettre aux gestionnaires d'atteindre les résultats qu'ils se sont fixés de manière sûre. Comme exemples d'initiatives de gestion qui appuient la modernisation de la fonction de contrôleur, mentionnons la mise en place de cadres de mesure du rendement dans plusieurs secteurs, comme dans l'Aviation civile avec Vol 2005, sans oublier un programme pilote dans le domaine de la Sécurité ferroviaire qui continue de promouvoir les pratiques systématiques de gestion des risques. Environ 395 000 $ seront consacrés durant la période de planification à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur.

### 4.3.2 Stratégie d'information financière

La Stratégie d'information financière (SIF) est une initiative pangouvernementale obligatoire qui sera prise à compter du 1er avril 2001. L'objectif de la SIF est d'améliorer les décisions financières, la responsabilisation et le rendement organisationnel, et elle est l'un des principaux éléments de l'objectif global du gouvernement qui consiste à moderniser la fonction de contrôleur.

La SIF prévoit des changements systémiques, l'adoption des principes comptables généralement reconnus (y compris la comptabilité d'exercice) et la décentralisation des responsabilités comptables du Receveur général au profit des ministères. De concert avec d'autres ministères qui utilisent les mêmes systèmes financiers tournant sous Oracle, Transports Canada s'emploie à élaborer et à mettre en œuvre des interfaces, des politiques et des procédures ministérielles, sans oublier la formation des employés. Le Ministère siège également au sein de nombreux comités interministériels créés pour aider à la mise en œuvre de cette stratégie.

### 4.3.3 Gestion et technologies de l'information

Pour tenir l'engagement pris par le gouvernement à l'égard des intervenants et du public de leur fournir des services et des renseignements en direct, notamment par le biais du Gouvernement en direct (GED), et réagir à d'autres facteurs opérationnels extérieurs et internes, Transports Canada a décidé d'aborder la planification et les investissements dans la gestion et les technologies de l'information (GI/TI) d'une manière intégrée et stratégique. À défaut d'adopter une approche stratégique, le Ministère risque de porter atteinte à son potentiel technologique et de ne pas pouvoir fournir à ses clients l'accès en direct à ses principaux services, sans oublier l'échange fructueux d'informations. Pour optimiser ses infrastructures de GI/TI et améliorer la gestion des coûts du cycle de vie de la GI/TI, le Ministère entend se doter au cours du prochain exercice d'un cadre de gestion des applications, d'un processus de planification de la GI/TI, d'un plan d'investissement et d'un plan stratégique GI/TI à l'appui de la prestation électronique de ses services qui seront offerts en direct d'ici 2004.

Le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté a décidé de se doter d'un cadre de gestion des données multimodal et pluridisciplinaire, en créant notamment un dépôt de données qui permettra d'améliorer la qualité et l'intégrité des données et de prendre de meilleures décisions grâce à un potentiel analytique élargi (analyse des tendances, évaluation des risques, données sur le rendement).

### 4.3.4 Ressources humaines

**Recrutement, rétention et formation.** Après des années de compressions financières associées à un effectif vieillissant, la fonction publique se retrouve aux prises avec de sérieuses lacunes au chapitre des ressources humaines, ce qui fait du recrutement et de la rétention une priorité absolue pour le gouvernement. Pour Transports Canada, le recrutement et la rétention d'inspecteurs et d'autres professionnels constituent un défi de taille, surtout si l'on tient compte de la concurrence farouche livrée par le secteur privé pour recruter des employés qualifiés. Pour tenter de remédier à ce problème, Transports Canada a décidé de recruter et d'aiguiser les compétences des inspecteurs techniques, des ingénieurs, des inspecteurs de l'Aviation civile et d'autres experts. Le Ministère collabore avec la Commission de la fonction publique pour pourvoir ces postes et avec le Conseil du Trésor pour offrir des indemnités provisoires à certains de ses employés dans le but de les retenir. Les programmes de formation sont axés sur le transfert de compétences essentielles, la surveillance de la réglementation et les nouvelles prescriptions réglementaires et les ensembles de compétences.

**Recensement sur l'équité en matière d'emploi.** Transports Canada s'est engagé à avoir un effectif qui reflète la disponibilité sur le marché du travail des groupes visés par l'équité en matière d'emploi et à élaborer des plans d'équité en matière d'emploi conçus pour remédier aux problèmes qui se rattachent aux groupes désignés. À ce titre, le Ministère procédera à un recensement de la représentativité des groupes visés par l'équité en matière d'emploi au printemps 2001 pour recueillir des données sur son effectif à partir desquelles il pourra concevoir des programmes et prendre des initiatives en vue de diversifier son effectif, tout en respectant les obligations juridiques qui lui échoient en vertu de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. Les coûts préliminaires de cette campagne de recensement sont évalués à entre 25 000 $ et 45 000 $.

# 5.0 Renseignements financiers

### Tableau 1 — Sommaire des dépenses en immobilisations par secteur d'activité

| Secteur d'activité<br>*(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | Dépenses prévues 2001-2002 | Dépenses Prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Politiques** | | | | |
| Politique sur les transports | 450 | **450** | 450 | 450 |
| Surveillance et analyse du réseau | - | **-** | - | - |
| | 450 | **450** | 450 | 450 |
| **Programmes et Cessions** | | | | |
| Aéroports | 36 660 | **58 125** | 63 473 | 108 297 |
| Ports | 4 037 | **13 114** | 740 | 740 |
| Surface | - | **22** | 22 | 22 |
| Environnement | 31 | **60** | 60 | 60 |
| | 40 728 | **71 321** | 64 295 | 109 119 |
| **Sécurité et sûreté** | | | | |
| Sécurité multimodale | 31 | **16** | 16 | 16 |
| Sécurité aérienne | 524 | **2 718** | 336 | 336 |
| Sécurité maritime | 491 | **485** | 207 | 207 |
| Sécurité routière | 1 204 | **1 204** | 1 204 | 1 204 |
| sécurité ferroviaire | 121 | **86** | 86 | 86 |
| Transport des marchandises dangereuses | 67 | **-** | - | - |
| Recherche et développement | - | **-** | - | - |
| Sûreté et préparatifs d'urgence | 404 | **182** | 77 | 77 |
| Services des aéronefs | 12 090 | **7 774** | 8 654 | 7 062 |
| | 14 932 | **12 465** | 10 580 | 8 988 |
| **Administration ministérielle** | | | | |
| Services généraux | 7 106 | **12 855** | 7 647 | 7 647 |
| Gestion ministérielle | 398 | **358** | 358 | 358 |
| | 7 504 | **13 213** | 8 005 | 8 005 |
| **Total des dépenses en immobilisations** | 63 614 | **97 449** | 83 330 | 126 562 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.*

## Tableau 2 — Précisions sur les principales dépenses en immobilisations

Tous les projets d'immobilisations dont le coût estimatif total (CET) excède 2 millions $ sont énumérés ci-dessous.

| Secteur d'acitvité<br>*(en milliers $)* | Prévision du coût total estimatif | Prévision des dépenses au 31 mars 2001 | Dépenses prévues 2001-02 | Dépenses prévues 2002-03 | Dépenses prévues 2003-04 | Dépenses des années futures |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Politiques*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| Tous les autres projets des Politiques | | | **450** | 450 | 450 | |
| ***Total Politiques*** | | | **450** | 450 | 450 | |
| ***Programmes et cessions (PC)*** | | | | | | |
| **Stephenville (Terre-Neuve)** | | | | | | |
| • Assainissement de l'environnement (S-DA) | 2 714 | 2 423 | **291** | - | - | - |
| • Réparation du brise-lames et dragage (I-DA) | 3 300 | - | **75** | 3 225 | - | - |
| **Halifax (Nouvelle-Écosse)** | | | | | | |
| • Réaménagement de l'infrastructure (S-DA) | 6 000 | - | **6 000** | - | - | - |
| **Blanc Sablon (Québec)** | | | | | | |
| • Réfection des airs de mouvement (I-DA) | 4 235 | 279 | **2 967** | 989 | - | - |
| • Reconstruction de quais (I-DA) | 9 478 | - | **372** | 8 056 | 1 012 | 38 |
| **Schefferville (Québec)** | | | | | | |
| • Réfection de la piste (S-DA) | 4 950 | 4 944 | **6** | - | - | - |
| **Kuujjuaq (Québec)** | | | | | | |
| • Réfection de la piste 07/25 (S-DA) | 11 999 | 7 653 | **4 346** | - | - | - |
| **Eastmain (Québec)** | | | | | | |
| • Réfection des airs de mouvement (I-DA) | 2 333 | 119 | **1 661** | 553 | - | - |
| **Pickering (Ontario)** | | | | | | |
| • Assainissement de l'environnement - logements (I-DA) | 6 801 | 1 003 | **2 740** | 1 670 | 1 388 | - |
| **Port Stanley (Ontario)** | | | | | | |
| • Dragage (S-DA) | 2 189 | 1 102 | **1 087** | - | - | - |
| **Churchill (Manitoba)** | | | | | | |
| • Réfection de la piste 15-33 (S-DA) | 5 271 | 1 029 | **4 242** | - | - | - |
| • Réfection du pavage, non côté piste (S-DA) | 2 102 | 2 093 | **9** | - | - | - |

*(suite à la page suivante)*

## Liste des projets d'immobilisations *(suite)*

| Secteur d'acitvité<br>*(en milliers $)* | Prévision du coût total estimatif | Prévision des dépenses au 31 mars 2001 | Dépenses prévues 2001-02 | Dépenses prévues 2002-03 | Dépenses prévues 2003-04 | Dépenses des années futures |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Fort Nelson** | | | | | | |
| **(Colombie-Britanique)** | | | | | | |
| • Réparation des dommages environnementaux - lieux d'enfouissement (S-DA) | 5 204 | 4 759 | **259** | 123 | 63 | - |
| • Assainissement de l'environnement (I-DA) | 8 901 | 2 568 | **1 697** | 1 731 | 1 435 | 1 470 |
| Tou les autres projets de PC | | | **45 569** | 47 948 | 105 221 | |
| ***Total PC*** | | | **71 321** | 64 295 | 109 119 | |
| ***Sécurité et sûreté (SS)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Révision des moteurs JT15D-4 (S-DA) | 6 983 | 2 825 | **945** | 1 305 | 800 | 1 108 |
| • Système de maintenance et de remise en services des aéronefs (S-DA) | 2 816 | 1 556 | **1 260** | - | - | - |
| • Système informatisé de dactyloscopie (S-DA) | 3 648 | 248 | **3 400** | - | - | - |
| • Révision des moteurs PT-6A (I-DA) | 4 200 | - | **350** | 1 050 | 700 | 2 100 |
| **Moncton** | | | | | | |
| **(Nouveau -Brunswick)** | | | | | | |
| • Construction d'un hangar d'aéronefs (I-DA) | 7 640 | - | **313** | 6 244 | 1 083 | - |
| Tous les autres projets de SS | | | **6 197** | 1 981 | 6 405 | |
| ***Total SS*** | | | **12 465** | 10 580 | 8 988 | |

*(suite à la page suivante)*

## Liste des projets d'immobilisations *(suite)*

| Secteur d'acitvité<br>*(en milliers $)* | Prévision du coût total estimatif | Prévision des dépenses au 31 mars 2001 | Dépenses prévues 2001-02 | Dépenses prévues 2002-03 | Dépenses prévues 2003-04 | Dépenses des années futures |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Administration ministérielle (AM)*** | | | | | | |
| **Administration centrale** | | | | | | |
| • Système intégré du personnel des Transports (S-DA) | 11 228 | 11 198 | **30** | - | - | - |
| • Système de gestion des registres (S-DA) | 10 039 | 3 700 | **6 339** | - | - | - |
| • Mise à niveau des logiciels Windows 2000 (I-DA) | 3 500 | 1 000 | **900** | 1 600 | - | - |
| • Mise à niveau de Oracle version 11i (I-DA) | 6 110 | - | **1 596** | 4 399 | 115 | - |
| Tous les autres projets de l'AM | | | **4 348** | 2 006 | 7 890 | |
| ***Total AM*** | | | **8 865** | 5 999 | 115 | |
| **Total des immobilisations** | | | **97 449** | 83 330 | 126 562 | |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux.

## Tableau 3 — Sommaire des paiements de transfert par secteur d'activité

| Secteur d'activité<br>*(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | **Dépenses prévues 2001-2002** | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses Prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Subventions** | | | | |
| Politiques | 22 548 | **22 887** | 22 887 | 22 887 |
| Programmes et Cessions | 36 300 | - | - | - |
| Sécurité et Sûreté | 115 | - | - | - |
| Administration ministérielle | - | - | - | - |
| **Total des subventions** | 58 963 | **22 887** | 22 887 | 22 887 |
| **Contributions** | | | | |
| Politiques | 36 360 | **35 895** | 32 217 | 30 642 |
| Programmes et Cessions | 190 982 | **184 622** | 166 298 | 144 215 |
| Sécurité et Sûreté | 14 980 | **12 523** | 12 523 | 12 523 |
| Administration ministérielle | - | - | - | - |
| **Total des contributions** | 242 322 | **233 040** | 211 038 | 187 380 |
| **Total des paiements de transfert** | 301 285 | **255 928** | 233 925 | 210 267 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.*

## Tableau 4 — Précisions sur les programmes de paiements de transfert

Le tableau qui suit contient des données sur chacun de nos programmes de paiements de transfert dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions $.

| Titre du programme | Notre objectif... | Et les résultats escomptés... |
|---|---|---|
| **Politiques** | | |
| Subvention versée à la province de Colombie-Britannique pour les services de traversier, de cabotage et de transport de passagers (programme permanent). | Aider la province à offrir des services de traversier dans les eaux de la Colombie-Britannique. | Des liens de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique. |
| Contribution versée aux services ferroviaires voyageurs hors VIA (CET de 37,3 millions $). | Assurer la desserte des régions éloignées. | Maintien de l'accès à des services ferroviaires pour les Canadiens qui habitent les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay). |
| Contribution versée aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage (programme permanent). | Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la sujétion des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché. | Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules. |
| Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme permanent). | Aider la CCB à acheter et louer des wagons-trémies. | Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada. |
| Allocations octroyées aux anciens employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme permanent). | Assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés. | S'assurer qu'un régime de pension équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province. |
| Contribution versée au programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 millions $). | Aider le CN à restaurer le pont de Québec, qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918. | Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont. |

## Paiements de transfert *(suite)*

| Titre du programme | Notre objectif... | Et les résultats escomptés... |
|---|---|---|
| **Programmes et Cessions** | | |
| Versement de contributions pour l'exploitation des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) (programme permanent). | Verser des subventions d'exploitation aux aéroports de tout le Canada. | Exploitation sûre des aéroports hors RNA qui ne sont pas encore transférés (ou pas encore admissibles au PAIA). |
| Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (maximum de 190 millions $ sur 5 an). | Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations. | Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA. |
| Fonds de cession des ports (CET de 115 millions $). | Fournir une aide/des incitatifs aux éventuels exploitants de ports non fédéraux afin de stimuler l'acceptation du port et des installations portuaires par la promesse d'en poursuivre l'exploitation et de les aider à respecter les normes de sécurité et d'opérations minimales en ce qui a trait aux propriétés portuaires. | Faciliter la cession/le dessaisissement des ports régionaux et locaux au profit de groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale). |
| Versement de contributions aux provinces en vue d'améliorer le réseau routier dans le but d'accroître l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme (programme permanent). | Participer au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, du renforcement et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes. | Améliorer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique. |
| Routes régionales de Terre-Neuve (CET de 235 millions $). | Améliorer la capacité du réseau routier en remplacement du transport ferroviaire suite à l'abandon de la plupart des liaisons ferroviaires. | Améliorer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique. |
| Accord sur l'autoroute transcanadienne (RTC) – Terre-Neuve (CET de 405 millions $). | Construire des liens avec la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en contrepartie de la cessation des opérations ferroviaires dans la province. | Renforcer et améliorer la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador. |

## Paiements de transfert *(suite)*

| Titre du programme | Notre objectif... | Et les résultats escomptés... |
|---|---|---|
| (S) Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière (programme permanent). | Dédommager le CN de la décision prise par le gouvernement fédéral d'éliminer les péages et contribuer à la remise en état de la portion routière du pont. | Prendre à sa charge l'impact négatif sur les recettes du CN de l'élimination des péages et appuyer la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès. |
| (S) Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme permanent). | Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. | Assurer tout au long de l'année un service de transport continu et efficace des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. |
| **Sécurité et Sûreté** | | |
| Octroi de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (programme permanent). | Fournir une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route. | Réduire les risques de collisions et d'accidents mortels aux passages à niveau publics rail-route. |
| Code canadien de sécurité (CET de 17,8 millions $). | Fournir une aide aux provinces et aux territoires à l'appui de l'application uniforme du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux. | Améliorer le niveau de sécurité, le potentiel de surveillance de la sécurité et l'uniformité nationale des normes. |

## Tableau 5 — Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor

| Secteur d'activité<br>*(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | Dépenses prévues 2001-2002 | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| **Recettes à valoir sur le crédit :** | | | | |
| ***Politiques*** | | | | |
| Recettes au titre du marketing international | - | 50 | 50 | 50 |
| Recettes de location | 100 | - | - | - |
| Recettes découlant de la fourniture de données statistiques | 299 | - | - | - |
| Recettes et recouvrements divers | 137 | - | - | - |
| | 536 | 50 | 50 | 50 |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | |
| Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions) | 12 457 | 9 707 | 5 351 | 4 838 |
| Aéroports – Concessions | 4 288 | 2 471 | 183 | 183 |
| Aéroports – Locations | 7 218 | 6 623 | 5 084 | 5 174 |
| Aéroports – Redevances d'atterrissage | 9 194 | 5 704 | 632 | 632 |
| Aéroports – Redevances générales d'aérogare | 5 250 | 4 302 | 412 | 412 |
| Aéroports – Paiements de loyer et d'effets mobiliers | 211 710 | 227 827 | 270 491 | 285 503 |
| Recettes et recouvrements divers | 1 506 | 1 107 | 43 | 43 |
| | 251 622 | 257 746 | 282 196 | 296 785 |
| ***Sécurité et Sûreté*** | | | | |
| Redevances de sécurité aérienne | 12 272 | 10 959 | 10 948 | 10 948 |
| Recettes d'autres ministères gouv. au titre des services des aéronefs | 2 107 | 2 075 | 2 075 | 2 075 |
| Redevances de sécurité maritime | 8 032 | 7 374 | 7 374 | 7 374 |
| Redevances de sécurité routière | 670 | 350 | 350 | 350 |
| Inspections et autres recettes de petits chemins de fer | 125 | 63 | 63 | 63 |
| Recouvrements d'autres ministères gouv. au titre des serv. des aéronefs | 30 540 | 28 501 | 28 501 | 28 501 |
| Recettes et recouvrements au titre des activités de R-D | 4 706 | 1 925 | 1 925 | 1 925 |
| Recettes et recouvrements divers | 115 | 131 | 131 | 131 |
| | 58 567 | 51 378 | 51 367 | 51 367 |

*(suite page suivante)*

## Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor (*suite*)

| **Secteur d'activité**<br>*(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | **Dépenses Prévues 2001-2002** | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| ***Administration ministérielle*** | | | | |
| Recettes de location et de concession | 944 | **580** | 266 | 92 |
| Recouvrements au titre des services de formation et d'informatique | 627 | **464** | 464 | 464 |
| | 1 571 | **1 044** | 730 | 556 |
| **Total des recettes à valoir sur le crédit** | 312 295 | **310 218** | 334 343 | 348 758 |
| **Recettes à valoir sur le Trésor :** | | | | |
| ***Politiques*** | | | | |
| Locations de wagons-trémies | 10 000 | **10 000** | 10 000 | 10 000 |
| ***Programmes et Cessions*** | | | | |
| Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent | 4 000 | **5 000** | 5 000 | 5 000 |
| Ventes de ports et d'effets mobiliers | - | **-** | - | 45 |
| Administrations portuaires canadiennes – Honoraires | 9 130 | **9 546** | 10 009 | 10 503 |
| | 13 130 | **14 546** | 15 009 | 15 548 |
| **Total des recettes à valoir sur le Trésor** | 23 130 | **24 546** | 25 009 | 25 548 |
| **Total des recettes** | 335 425 | **334 764** | 359 352 | 374 306 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.*

## Tableau 6 — Coûts nets du programme pour l'année visée par le Budget des dépenses

| **Total du Ministère** *(milliers $)* | **2001-2002** |
|---|---|
| **Dépenses brutes prévues** | 1 251 323 |
| ***Plus : Services obtenus gratuitement :*** | |
| Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) | 24 909 |
| Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du conseil du Trésor | 18 643 |
| Protection assurée par Développement des ressources humaines Canada (DRHC) au titre des accidents du travail | 4 798 |
| Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada | 5 016 |
| | 53 366 |
| **Coûts bruts du programme** | 1 304 689 |
| ***Moins :*** | |
| Recettes à valoir sur le crédit | 310 218 |
| Recettes à valoir sur le Trésor | 24 546 |
| **Coûts nets des programmes** | **969 925** |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

## Tableau 7 — Prêts, investissements et avances

Ce tableau présente les soldes en cours sur les prêts dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers.

| **Secteur d'activité** *(milliers $)* | Dépenses réelles 2000-2001[1] | **Dépenses prévues 2001-2002** | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|---|---|---|---|---|
| ***Programmes et Cessions*** | | | | |
| Prêt consenti à la Commission du havre de Hamilton[2] | - | - | - | - |
| Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John | 26 013 | **25 866** | 25 569 | 25 276 |
| Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent | 724 | **699** | 673 | 645 |
| **Total des soldes en cours sur les prêts** | 26 737 | **26 565** | 26 242 | 25 921 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.*
2. *La débenture restante de 25 000 $ a été achetée en juin 2000.*

## Tableau 8 — Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses

| Crédit | *(milliers $)* | **Budget principal des dépenses 2001-2002** | Budget principal des dépenses 2000-2001 |
|---|---|---|---|
| | **Budgétaire** | | |
| 1 | Dépenses d'exploitation | **131 005** | 145 963 |
| 5 | Dépenses d'immobilisations | **97 449** | 81 395 |
| 10 | Subventions et contributions | **203 528** | 284 668 |
| 15 | Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. | **116 237** | 38 641 |
| 20 | Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C . | **36 347** | 48 378 |
| 25 | Paiements versés à VIA Rail Canada Inc. | **247 739** | 170 304 |
| (S) | Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile | **52** | 52 |
| (S) | Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal | **4 000** | 11 315 |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | **48 471** | 48 401 |
| (S) | Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent | **1 577** | 1 631 |
| (S) | Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland | **48 400** | 47 600 |
| | **Total du Ministère** | **934 805** | 878 348 |

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

# 6.0 Autres renseignements

## 6.1 Lois administrées

**Le ministre est l'unique responsable des lois suivantes devant le Parlement :**

| | |
|---|---|
| *Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5* | 1969-70, c. 45 |
| *Loi relative aux cessions d'aéroports* | 1992, c. 5 |
| *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* | 1964-65, c. 6 |
| *Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »* | 1934, c. 63 |
| *Loi maritime du Canada* | 1998, c. 10 |
| *Loi sur la Société canadienne des ports* | L.R. 1985, c. C-9 |
| *Loi sur les transports au Canada* | 1996, c. 10 |
| *Loi sur la commercialisation du CN* | 1995, c. 24 |
| *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada* (Terminus à Montréal) | 1929, c. 12 |
| *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada* (Terminus à Toronto) | 1960, c. 26 |
| *Loi sur le transport aérien* | L.R. 1985, c. C-26 |
| *Loi sur le transport des marchandises par eau* | 1993, c. 21 |
| *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* | 1996, c. 20 |
| *Loi sur le cabotage* | 1992, c. 31 |
| *Loi sur le ministère des Transports* | L.R. 1985, c. T-18 |
| *Loi sur les commissaires du havre de Hamilton* | 1912, c. 98 |
| *Loi sur les Commissions portuaires* | L.R. 1985, c. H-1 |
| *Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard* | 1906-07, c. 22 |
| *Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux* | 1952, c. 157 |
| *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne* | L.R.C. 1970, c. W-3 |
| *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* | 1986, c. 36 |
| *Loi sur l'assurance maritime* | 1993, c. 22 |
| *Loi sur la sûreté du transport maritime* | 1994, c. 40 |
| *Loi sur le Code maritime* | 1977-78, c. 41 |
| *Loi concernant le Havre de Meaford* | 1866, c. 78; 1907-08, c. 46 |
| *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* | L.R. 1985, c. M-9 |
| *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* | 1993, c. 16 |
| *Loi de 1987 sur les transports routiers* | L.R. 1985, c. 29 (3e suppl.) |
| *Loi sur le Chemin de fer national transcontinental* | 1903, c. 71 |
| *Loi sur la protection des eaux navigables* | L.R. 1985, c. N-22 |
| *Loi autorisant l'aliénation de La Société des* | |

| | |
|---|---|
| *transports du nord Limitée* | 1985, c. 35 |
| *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland* | 1993, c. 43 |
| *Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario* | 1963, c. 39 |
| *Loi sur le pilotage* | L.R. 1985, c. P-14 |
| *Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal* | 1882, c. 45 |
| *Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec* | 1871, c. 33 |
| *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer* | L.R. 1985, c. R-4 |
| *Loi sur la sécurité ferroviaire* | L.R. 1985, c. 32 (4e suppl.) |
| *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* | L.R. 1985, c. S-1 |
| *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* | L.R. 1985, c. 17 (3e suppl.) |
| *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* | 1992, c. 34 |
| *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* | L.R. 1985, c. U-3 |
| *Winnipeg, têtes de lignes* | 1907, c. 52; 1914, c. 57 |

**Le Ministre partage la responsabilité des lois suivantes devant le Parlement :**

| | |
|---|---|
| *Loi sur l'aéronautique* (ministre de la Défense nationale) | L.R. 1985, c. A-2 |
| *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (ministre des Affaires indiennes et du Nord et ministre des Ressources naturelles) | L.R. 1985, c. A-12 |
| *Loi sur les connaissements* (ministre de la Justice et Procureur général du Canada) | L.R. 1985, c. B-5 |
| *Loi sur la marine marchande du Canada* (ministre des Pêches et Océans) | L.R. 1985, c. S-9 |
| *Loi sur la taxe d'accise* (ministre des Finances et ministre du Revenu national) | L.R. 1985, c. E-15 |
| *Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux) | L.R. 1985, c. G-6 |
| *Loi sur l'Office national de l'énergie* (ministre des Ressources naturelles) | L.R. 1985, c. N-7 |
| *Loi sur la santé des non-fumeurs* (ministre du Développement des ressources humaines) | L.R. 1985, c. 15 (4e suppl.) |
| *Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas* (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux) | 1964-65, c. 16 |

**Avertissement :**

La liste ci-dessus n'est donnée qu'à titre de référence et n'a aucun effet juridique. Pour l'interprétation et l'application des lois, l'utilisateur doit consulter les *Lois révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent.

Les règlements et les arrêtés de Transports Canada sont trop nombreux pour en dresser la liste. Veuillez consulter la *Codification des règlements du Canada* (1978) et tout texte réglementaire pertinent portant modification, tel que publié dans la *Gazette du Canada*, partie II.

## 6.2 Qui contacter

### ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

**Site Web :**
http://www.tc.gc.ca

**Adresse postale :**
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

**Renseignements généraux :**
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

**Centre des services de bibliothèque et de recherche :**
(613) 998-5128

### BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

**Région de l'Atlantique**
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone: (506) 851-7316

**Région du Québec**
700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone: (514) 633-2714

**Région de l'Ontario**
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone: (416) 952-2170

**Région des Prairies et du Nord**
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone: (204) 984-8105

**Région du Pacifique**
620–800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone: (604) 666-3518

# Index


*A*

Aviation civile · 22

*D*

Direction 2006 de la Sécurité ferroviaire · 21

*E*

Émissions de gaz à effet de serre · 37
Examen de la *Loi sur les transports au Canada* · 35

*F*

Fusion d'Air Canada et de Canadien International · 23

*G*

Gouvernement en direct · 35

*I*

Infrastructures de surface · 30

*L*

La sûreté aux aéroports canadiens · 24
*Loi de 1987 sur les transports routiers* · 40
*Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* · 41
*Loi sur l'aéronautique* · 42
*Loi sur la marine marchande du Canada* · 39
Loi sur la responsabilité en matière maritime · 41
*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* · 39
*Loi sur la sécurité ferroviaire* · 43
Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada · 40

*O*

Organigramme de Transports Canada · 8

*P*

Politique aérienne · 27
Politique maritime · 33
Programme d'inspection et de surveillance · 18
Programme de recherche et développement · 19
Programmes relatifs aux aéroports · 28
Programmes relatifs aux ports · 34

*R*

Réforme de la réglementation · 16
Règlement sur le transport des marchandises dangereuses · 43
Revitalisation du secteur riverain de Toronto · 7

*S*

Secteurs d'activité de Transports Canada · 9
Sécurité maritime · 25
Stratégie de développement durable · 37
Système de manutention et de transport du grain · 32
Systèmes de gestion de l'environnement · 38
Systèmes de gestion de la sécurité · 17
Systèmes intelligents de transport · 29

*V*

VIA Rail · 32
Vision sécurité routière 2001 · 20